

NEPTUNUS vzw - 40 jaar jong

La mort du "Flying Entreprise"

De Panneschuit - Bouw van een model

Info - Marine

40e jaargang - 40e année nr. 247 - '97/1-2

NEPTUNUS

Marine



NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 500,- BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 750,- BEF.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 1.000,- BEF.



«NEPTUNUS»

40e jaargang - 40e année nr. 247 - '97/1-2

Directeur - Directeur:

L. Delprat - Rue Landuyt, 124 - 1440 Braine-le-Château

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Marine.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Marine.

Driemaandelijks Maritiem tijdschrift - Revue Maritime trimestrielle

Editeur: ASBL Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende

Uitgever: VZW Neptunus,

Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,-BEF - Prix par numéro 150,- BEF

Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: "Goekint Graphics", 8400 Oostende
In België gedrukt bij "Goekint Graphics", 8400 Oostende

Copyright 1997 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende
Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever:
Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

De Raad van Beheer van de vzw NEPTUNUS
heeft de droevige plicht U het onverwacht overlijden te melden
van de heer Jan-Baptist DREESEN.
geboren te Eisden op 25 juli 1925
en overleden te Oostende op 9 juli 1997.



Oppermeester buiten dienst.
Beheerder en actief medewerker van Neptunus.
Pionier - Ere-Beheerder en actief medewerker van de
Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.
Medewerker aan verscheidene andere verenigingen
Oorlogsvrijwilliger 1940-1945 Royal Navy-Section Belge.
Verzetsstrijder.
Vereerd met verscheidene eretekens.
Schipper van de AVILA, yacht van Z.M. de Koning van 1964 tot haar bittere einde.

Haven

*waar we van wal konden steken
waar we thuis konden komen
- kapitein, scheepsjongen, verstekeling -
aan de kade van begrip en tederheid.*

Zee

*van verre einders en horizonten
die de sterrenhemel openbaarde
en continenten verbond; die leven gaf
aan de kleinste garnaal, aan de grootste vis.*

Schip

*dat ons droeg, verdroeg, verder droeg
en een vaste koers voer
- wind in de zeilen of tegenwind -
naar de rijkste visgronden en de wonderlijkste havens.*

Haven Zee Schip

INHOUD SOMMAIRE

nr.1-2 juni 1997
juin

Editoriaal

Editorial

door/par CPF G. Vanlerberghe 1

Neptunus vzw - 40 jaar jong

door/par de Redactie - La Rédaction 4

Algemene Vergadering vzw Neptunus

door/par de Redactie - La Rédaction 5

BNS Westdiep en het Vieques Esperanza Incident

door G.A.H. Toremans 8

Sillages disparus

La mort du "Flying Enterprise"
par J.-M. de Decker 10

Woorden uit de zeemanskist

Mess en Wardroom
door Opperreester (b.d.) J.-B. Dreesen 15

La Marine Royale des Pays-Bas

Aspects méconnus de la Guerre 1940-45
par P. Eygen raam 18

Het Belgisch/Nederlandse "Uitvoeringsakkoord opleidingen"

door G.A.H. Toremans 20

Postzegelnieuws

De zee, Portugal en de wereld
door Opperreester (b.d.) A. Jacobs 24

Forse bloei in de Zeeroverij 28

De oorzaak van het vergaan van de Titanic

door Opperreester (b.d.) J.-B. Dreesen 29

STANAVFORLANT terug in "thuiswateren"

door G.A.H. Toremans 31

Maritiem Panorama

RMT opgedoek: Einde van een groots epos 35

De Oostendse Haven in 1996 36

Oostendse Handelshaven verlieslatend in 1996 38

Oostendse Haven wil het tij doen keren 39

De haven van Nieuwpoort in 1996
door H. Rogie 41

De Panneschuit Deel I

Bouw van een model van een halfgedekte Pannepot

door Modelbouwclub "t Disseltje" 42

Newsflashes 46

Info Marine

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
L. Delprat

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen
Videocentrum St. Kruis

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J.-P. Duperroy

Dienst publiciteit - Service publicité
V. Segaert - C. Cappon

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend
annuel protecteur
1.000 BEF weldoend
bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart
Président - Voorzitter: L. Delprat
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, R. Desaegeer,
F. Devinck, J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips,
H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe,
E. Wets

Editoriaal



In de mist varen

Deze uitdrukking roept bij al diegenen die de wacht op de brug hebben gelopen, uren van angst en onzekerheid op. Momenten waar men aan de meest gesofistikeerde elektronische navigatiemiddelen, die de bemanning nochtans volledig onder de knie heeft, gaat twijfelen. Hoe paradoxaal het ook mag lijken, zitten diegenen die doorheen de mist "zien" in een comfortabele C.I.C. De uitkijk die buiten postvat en onze ultieme bescherming is, onze laatste hoop, staat in de kou en ziet niets. Sinds de herstructurering, hebben we allen het gevoel in een dikke mist te varen!

De zeelui weten dat het varen bij slechte zichtbaarheid aan welbepaalde regels onderworpen wordt, die niet alleen tot doel hebben hun overlevingskansen te vergroten, maar ook rekening houden met de mogelijke koersen van de "anderen". Er zijn er die braafjes het verkeerscheidingsstelsel volgen, anderen die het doorkruisen en het risico berekenen, het zal jammer genoeg het geval niet meer zijn voor de R.M.T.-schepen. Daartegenover staan zij die met niets en niemand rekening houden en met volle kracht door de mist varen om ik weet niet welke "roep" of welk "bevel" te beantwoorden.

En de uitkijk spert zijn ogen open, ziet niets, en begint de tijd lang te vinden.

Aan boord vraagt iedereen zich af of het schip het risico niet loopt door een tegenligger in twee gevaren te worden. Het geluid van de scheepsfluit beklemt de sfeer en herinnert iedereen aan het omringende gevaar... Alle ogen zijn op de brug gericht, waar de commandant zich bevindt. De "Oude" kent wel zijn job! Toch zou iedereen ook willen "weten" en "zien".

En de uitkijk vraagt zich af waarom hij nog niet afgelost wordt!

Uitkijk of commandant, we worden verondersteld, ook in moeilijke tijden, onze plicht te vervullen. Zoals Antoine de Saint-Exupéry het zei : we zijn allen de "bemanning van eenzelfde schip". De uitkijk is onze laatste hoop. Hij moet beseffen hoe belangrijk hij is en wat de commandant van hem verwacht. De uitkijk kan alleen goed presteren als hij zeker is dat zijn kreet zal gehoord worden en dat de commandant er zijn volle aandacht aan zal schenken.

Want voor een uitkijk is er niets erger dan uren buiten in de kou te staan en geen aandacht te krijgen.

Georges Vanlerberghe

Editorial

Naviguer dans le brouillard

Cette expression évoque, chez tous ceux qui ont couru le quart à la passerelle, des heures d'angoisse et d'incertitude au cours desquelles on se surprend même à douter des moyens de navigation électroniques les plus sophistiqués, que nos équipages maîtrisent pourtant parfaitement. Paradoxalement, ceux qui "voient" au travers du brouillard exercent leur art dans le confort d'un C.I.C. Les vigies, que l'on poste à l'extérieur et qui sont notre dernier rempart, notre ultime espoir, se trouvent dans le froid et ne voient rien. Depuis la restructuration, nous avons tous l'impression de naviguer dans un épais brouillard!

Les marins savent que la navigation par mauvaise visibilité a ses règles propres, qui non seulement visent à augmenter leurs chances de survie mais, qui prennent aussi en compte les actions possibles "du monde extérieur". Il y a ceux qui suivent sagement les séparations du trafic, d'autres qui croisent ces routes et calculent les risques, ce ne sera malheureusement plus le cas des navires R.M.T. Mais il y a aussi ceux qui ne tiennent compte de rien ni de personne et qui foncent littéralement dans le brouillard pour répondre à je ne sais quel appel, quels ordres...

Et la vigie écarquille les yeux, ne voit rien, et commence à trouver le temps long.

Tout le monde à bord se demande si le navire ne risque pas d'être coupé en deux par un contrebordier. Les coups de sirène alourdissent l'atmosphère et rappellent à tous le danger... Les regards se tournent vers la passerelle où se tient le commandant et tous se disent que le "Vieux" connaît son métier. Chacun cependant voudrait également "voir" et "savoir".

La vigie se demande pourquoi elle n'a pas encore été relevée!

Que nous soyons vigie ou commandant, nous devons assumer notre devoir aussi dans les temps difficiles. Ne sommes-nous pas, comme l'a dit Antoine de Saint-Exupéry, "l'équipage d'un même navire"? La vigie est notre dernier rempart. Elle doit connaître l'importance de son rôle et ce que le commandant attend d'elle. Mais cette vigie ne sera efficace que si elle est sûre que son cri sera entendu et que le commandant lui accordera toute l'attention qu'il mérite.

Car, pour une vigie il n'y a rien de pire que de rester des heures à l'extérieur dans le froid, et d'être ignorée.

Georges Vanlerberghe

NEPTUNUS vzw - 40 jaar jong

Op 7 oktober 1963 werd een vereniging zonder winstgevend doel opgericht met als naam "NEPTUNUS".

De vereniging met haar Sociale Zetel te Oostende heeft tot doel de maritieme- en marinegedachte te ontwikkelen.

Met deze vrij ruime omschrijving ging zowat 40 jaar terug een groep vrijwilligers van wal. Onder leiding van toenmalig voorzitter Charles Beatse, gingen ze een strijd aan. Een strijd die nooit zal gestreden zijn.

Neptunus 40 années

C'est en effet avec ce numéro 247 que NEPTUNUS passe le cap de 40 ans de publication.

Cet évènement nous incite à un examen de réflexion afin d'évaluer si les buts que s'étaient fixés les organisateurs ont été atteints et sont toujours valables, et, pour l'avenir quelles actions correctives pourraient être apportées afin de faire face aux défis nouveaux auxquels tous les secteurs du monde maritime et naval sont confrontés.

Tout d'abord il faut rappeler que NEPTUNUS est une Association sans But Lucratif fondée le 7 octobre 1963 sous l'impulsion du Chef d'Etat-Major de la Force Navale dans le but de propager l'esprit maritime et naval. (art. 3 des statuts)

Comme moyen d'action la nouvelle association faisait paraître tous les deux mois une revue intitulée "NEPTUNUS".

En fait une revue NEPTUNUS avait été créée en 1952 par le Service d'In-

formation du Commandement Maritime Régional d'Oostende.

En 1956 le Centre de Formation Navale à Brugge reprenait et poursuivait cette initiative jusqu'à la création de l'ASBL NEPTUNUS en 1963.

En feuilletant et en parcourant les sommaires des revues parues depuis 1952 on peut apprécier la diversité et la quantité des sujets traités qui mettaient en valeur tous les aspects des secteurs maritimes et navals avec comme thème central les événements marquants de la Force Navale. Celle-ci, depuis sa création jusqu'aux années 90 connut une expansion continue tant en personnel (adaptation des effectifs) qu'en infrastructure avec l'implantation de Comlognav, Cominav, les bases navales de Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge, Antwerpen, Kallo, la Flottille du Rhin et la Base outremer de Banane, et enfin en matériel avec les programmes d'acquisition des Algériennes, le programme MDAP avec les MSO, MSC, MSI, les bâtiments de soutien logistique, le programme des frégates E71, les Chasseurs Tripartites et enfin le navire océanographique Belgica.

NEPTUNUS s'est fait l'écho de tous ces événements et a rempli sa tâche avec succès. Il faut toutefois déplore que malgré les efforts déployés par le Conseil d'Administrations le nombre d'abonnés est au fil des années resté constant, moins de 1000 en moyenne et actuellement subit une régression inquiétante avec pour 1996, 850 abonnés dont seulement $\pm 15\%$ soit 130 font partie du personnel de la Marine (actif + pensionné). Une telle situation constitue un sérieux handicap et limite con-

sidérablement l'action de rayonnement de l'esprit maritime et naval que la revue essaie de propager.

Pour l'avenir les perspectives d'amélioration dans les domaines qui nous intéressent sont peu encourageantes.

Que reste-t-il de nos chantiers navals? de notre pêche? de notre marine marchande? de la RMT? de la réparation navale? de la recherche océanographique? de l'enseignement maritime? et enfin de notre marine militaire?

Le défi est immense, le déclin pourra-t-il être stabilisé? Des circonstances nouvelles pourront-elles inverser le courant dévastateur? Malgré ces sombres augures, malgré les faibles moyens dont il dispose, NEPTUNUS pourrait encore remplir le rôle assigné il y a quarante ans et poursuivre sa tâche dont le but est de promouvoir et de propager un esprit de compréhension et d'appréciation en faveur de la Marine et des choses de la vie maritime afin qu'elle soit entourée d'un climat favorable qui lui soit bénéfique.

Mais ce but ne pourra être réalisé uniquement et rien que par le Conseil d'Administration de l'ASBL NEPTUNUS ou par le comité de rédaction de la Revue, il implique la volonté d'engagement et l'intéressement de toutes les autorités de la Marine à tous les échelons du Commandement pour faire de NEPTUNUS un outil qui grâce à son rayonnement extérieur pourra faire connaître, apprécier et défendre la Marine et propager l'esprit marin indispensable à la dynamique de toute nation.

La rédaction

Algemene Vergadering vzw NEPTUNUS

Op 23 mei jl. had de Algemene Statutaire vergadering plaats te Oostende. De jaarlijkse vergadering werd bijgewoond door de Stafchef van de Marine Divisieadmiraal Verhulst.

Traditiegetrouw werd de vergadering geopend door de Voorzitter Fregatkapitein Vanlerberghe.

In een markante openingstoespraak liet de voorzitter niets aan het twijfel over. Hierbij de integrale tekst van de toespraak.

Amiral,

Je vous remercie de nous faire l'honneur d'être parmi nous à l'occasion de l'Assemblée statutaire annuelle de l'asbl Neptunus. Votre présence souligne le lien qui existe entre cette association et la Marine, qui est notre raison d'être. Nous avons besoin de la Marine et nous flattons de ce que la Marine ait besoin de nous, principalement pour expliquer le rôle qu'elle assume au sein de la Nation.

Geachte leden, Dames en Heren,

Ik heet U van harte welkom op deze Algemene Vergadering van de vzw NEPTUNUS. Eén jaar geleden nam ik de fakkel van de toenmalige uittreddende ZS1/IRP, fregatkapitein Raymond DESAEGER, over. Eén jaar is voldoende om te ontdekken hoe ons tijdschrift NEPTUNUS leeft - of moet ik zeggen overleeft - en om de grote uitdagingen die ons te wachten staan duidelijk te onderscheiden. NEPTUNUS heeft zijn bestaan vooral te danken aan een zeer beperkte kern trouwe dienaars dat midden een quasi algemene onverschilligheid zijn taak voortzet. Ik zou deze mensen zeer hartelijk willen bedanken voor hun inzet en voor de uitstekende resultaten die ze, ondanks alle moeilijkheden, toch weten te boeken.

Tijdens één van de vergaderingen van de beheerraad hebben wij ons nogmaals over de reden van bestaan van ons tijdschrift gebogen. Iedereen was ermee akkoord om te zeggen dat NEPTUNUS tot doel moet hebben de maritieme ideeën, onze rijke maritieme geschiedenis en vooral onze maritieme mogelijkheden en dus ook - hopen we - onze maritieme toekomst aan een zo breed mogelijk publiek bij te brengen.

Nu er sprake is een Stichting te creëren met ongeveer hetzelfde doel - en dat naar de naam van wijlen Vice-Admiraal DE WILDE zou worden genoemd



De algemene vergadering voorgezeten door v.l.n.r. Sekretaris N. Vansteenkiste, Hoofdredacteur W. Bosteels, Directeur G. Vanlerberghe en Penningmeester J.-P. Falise

- stel ik mij de vraag of NEPTUNUS, als dusdanig, niet bij deze stichting zou moeten betrokken worden. Het land is immers te klein en de middelen te schaars om langs twee verschillende wegen hetzelfde doel na te streven.

Nu de dienstplicht bijna tot het verleden behoort en de herstructurering van de Marine is doorgevoerd, kunnen we gerust aannemen dat ons ledenaantal, dat nu rond de 850 schommelt, zich zal stabiliseren. Dit lijkt mij de grens vanaf dewelke moet gewerkt worden om dat cijfer naar boven te trekken. Het aantal marinemensen die geabonneerd is op NEPTUNUS is, spijtig genoeg, bijzonder laag. En mits een kleine inspanning van ons personeel zouden we gemakkelijk tot 1.000 geabonneerden moeten kunnen komen.

Le contenu de la revue ne correspond peut-être pas toujours à ce que notre personnel en attend et, de plus, beaucoup pense que cette revue devrait leur être distribuée gratuitement, comme VOX. A cela on peut répondre de diverses manières:

- Tout d'abord, la fréquence de parution de la revue (4 numéros par an!) ne permet pas de "coller" à l'actualité; les articles sont donc souvent des articles de fond, sans doute trop peu accessibles au grand public.

- Ensuite, trop peu d'articles nous parviennent de la Flotte; la disparition des miliciens "à la plume facile" y est vraisemblablement pour quelque chose.

- De plus, NEPTUNUS n'est pas l'organe officiel de l'Etat-Major de la Marine qui trouve, dès lors, inopportun de se servir de ce canal pour diffuser sa politique ou sa vision de notre avenir; matière qui intéresse cependant grandement notre personnel.

- Enfin, l'ouverture de notre revue à des articles plus "populaires" comme le modélisme, par exemple, apportera, nous l'espérons, l'intérêt d'un autre public.

La boutique de NEPTUNUS, grâce à la multiplication des pointes de vente, résultat d'une politique plus assertive en la matière, et la vente des "Télécartes" - initiative stimulée par le capitaine BERGEZ de ZS/IRP - nous ont permis de boucler le budget. Malgré cette saine gestion, les moyens financiers dégagés sont largement insuffisants pour promouvoir notre revue dans des milieux auxquels elle n'a actuellement pas accès. Là aussi, un rapprochement avec la Fondation Vice-Amiral DE WILDE pourrait, à mon sens, offrir des perspectives.

Chers Membres, Mesdames et Messieurs,

La tradition veut que l'asbl NEPTUNUS soit dirigée par l'officier de l'Etat-Major de la Marine, qui a les Relations publiques de la Marine dans ses attributions. C'est pour cette raison que j'ai offert ma démission au Conseil d'Administration et que j'ai suggéré de confier ce mandat au capitaine de corvette Luc DELPRAT. Luc DELPRAT n'est, pour la plupart d'entre vous, pas un inconnu. Ses talents de "caricaturiste" ont, entre autre, apporté une note humoristique à l'exposition sur la Marine qui s'est tenue au Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire, et qui vient de fermer ses portes après avoir connu un beau succès. Il a par ailleurs déjà collaboré à NEPTUNUS. Comme tous les humoristes, c'est un homme qui sait transposer sans pitié ses froides observations de la réalité. Cette capacité analysé de la vie de tous les jours vous sera précieuse et vous aidera, j'en suis convaincu, à faire les bons choix.



Algemene vergadering

Je voudrais terminer en vous remerciant tous pour votre collaboration - et ceci est bien plus qu'un simple formule de politesse - mais aussi pour votre amitié, ce viatique d'autant plus précieux qu'il ne coûte rien à celui qui le donne. Puisse mon successeur continuer à bénéficier de ces mêmes dispositions.

Oostende, 23 mei 1997

Directiewissel

Op 23 mei '97 ontving de Raad van Beheer van Neptunus het ontslag van Dhr. Vanlerberghe als directeur van de vereniging.

Korvetkapitein Luc Delprat werd voorgedragen en door de Raad van Beheer aanvaard als nieuwe directeur van de vzw NEPTUNUS.



Directiewissel tussen CPF G. Vanlerberghe en CPC Delprat

Capitaine de corvette Luc DELPRAT, lic.

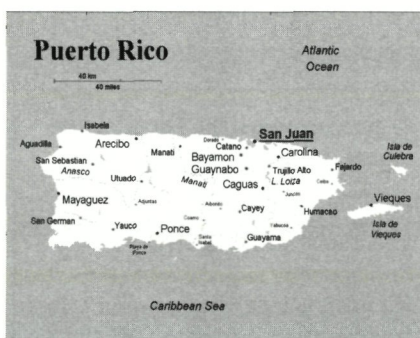
- né le 10 Décembre 1954 à Bensberg (RFA)
- entré à l'Ecole Royale Militaire en Septembre 1975, rejoint la 115ème promotion Toutes Armes.
- commissionné au grade de 2EV en Septembre 1977
- nommé 2EV avec effet rétroactif en Septembre 1979
- de Septembre 1979 à Août 1982, a occupé plusieurs fonctions à bord de dragueurs de mines: officier de quart de chasse aux mines (Van Haverbeke), commandant en second (Ougree, Andenne, Tongeren) et Commandant (Merksem)
- d' Août 1982 à Août 1983, suit les cours d'officier d'artillerie à bord de frégate opérationnelle (Wandelaar)
- de Juin 1986 à Juin 1987, est instructeur à l'Ecole d'Application à Bruges Ste. Croix (Cominav)
- ensuite, il occupera les fonctions d'officier "opérations frégates" à Zeebrugge (Comopnav)
- de Mai 1989 à Septembre 1991, il est chef du Département Marine et chargé d'enseignement à l'Ecole Royale Militaire pour les branches maritimes.
- du 17 janvier 1991 à Juin 1993, il est commandant d'un chasseur de mines tripartite (Narcis) et participe à deux détachements Stanavforchan (Escadre Permanente de la Manche)
- promu Capitaine de corvette en Décembre 1993, occupe les fonctions d'officier Missiles-Artillerie de la section Armes de l'Etat-Major de la Marine à Bruxelles de Juin 1993 à Mars 1994
- de Mars 1994 à Mars 1995, est responsable du personnel de la Marine en dessous du rang d'officier à la Gestion du Personnel à Bruges Ste. Croix (Navcenpers)
- commandant en second d'une frégate opérationnelle (Wielingen) à partir de Mars 1995, il participe à l'opération Southern Breeze II dans le Golfe Persique
- après avoir été à nouveau officier en second du Wandelaar de Décembre 1996 à Mars 1997, le Capitaine de corvette Delprat devient responsable de l'Information et des Relations Publiques de la Marine.
- le Capitaine de corvette Delprat est marié et père de deux filles. Il a pour hobby l'artillerie. Il a été président du Club de Tir de la Marine de 1987 à 1994.

Samenstelling Raad van Beheer op 23 mei 1997

Voorzitter : L. DELPRAT
 Erevoorzitter : J.-C. LIENART
 Hoofdredacteur : W. BOSTEELS
 Secretaris : N. VANSTEENKISTE
 Penningmeester : J.-P. FALISE
 Beheerders : C. CAPPON
 M. DECOSTER
 K. DE DEYNE
 R. DESAEGER
 F. DEVINCK
 J.-B. DREESSEN
 G. GOUWY
 A. JACOBS
 F. PHILIPS
 H.-P. ROGIE
 P. VAN DAMME
 E. VAN HAVERBEKE
 G. VANLERBERGHE
 E. WETS

BNS WESTDIEP en het Vieques Esperanza Incident

Tijdens de WESTLANT deployment in de Caraïben raakte het fregat BNS WESTDIEP, en 2 Nederlandse schepen van het BNLTG eskader, betrokken bij een incident met Puerto-Ricaanse vissers van het eiland Vieques. Zij protesteerden tegen de bombardementen en de vernieling van hun visnetten door de marineschepen die regelmatig komen oefenen in de wateren rondom hun eiland.



het eiland behoort toe aan de US Navy. Het westelijk deel wordt gebruikt als opslaggebied voor munitie en explosieven. Het oostelijk deel, gekend als Exercise Manoeuvre Area (EMA), is één van de belangrijkste trainingsgebieden van het AFWTF RoRo1. Dit deel wordt vooral gebruikt voor het oefenen van amphibische en luchtlandingen, en voor artillerie oefeningen.

1/4 van het EMA wordt voorbehouden als schietrange voor live-firings van marineschepen en vliegtuigen.

Het bovenvermeld incident deed zich voor op zondag, 11 mei. Drie BNLTG-schepen, de destroyer HrMs TROMP en de fregatten HrMs TJERK HIDDES en BNS WESTDIEP, gaan die dag rond 09.00am, ten anker in Esperanza Baai. Omstreeks 12.15h wordt het verband omringd door een 14-tal kleine visersschepjes, speedbootjes en een

bootjes de achtersteven van de WESTDIEP. De actievoerders trachten een discussie op gang te brengen met de bemanning van ons fregat. Uit hun uitroepen en slogans blijkt dat zij de WESTDIEP voor een Duits marineschip houden.

Als voorzorgsmaatregel laat FKP Van Knippenberg de brandslangen aan dek uitrollen en neemt onmiddellijk contact met Cmdre. KOK (de eskadercommandant) en het US Naval Station op Roosevelt Roads om dit incident te melden en de nodige instructies te vragen om een eventuele escalatie te voorkomen. Cdt. Van Knippenberg krijgt hierop toelating de brandslangen te gebruiken om de aanvallers op afstand te houden. Zonder voorafgaande verwittiging beginnen de demonstranten plots allerhande voorwerpen (verfzakjes, metalen staven, glas, stenen) in de richting van de WESTDIEP te gooien en met catapulten stalen kogels en bouten naar de bemanning te schieten.

Ondertussen verwittigde het US Naval Station RoRo ook de US Coast Guard en de lokale politie om de demonstranten bij terugkeer in de haven van Esperanza te onderscheppen. Om 12.25 heeft de WESTDIEP de situatie onder controle en verdwijnen de bootjes in de richting van Esperanza Baai.

Kort daarop vliegt een helikopter, vermoedelijk met permensen, over de 3 BNLTG schepen. En om 14.10 komen de actievoerders terug naar buiten. Aan boord ziet men verschillende personen met camera's en fototoestellen en ze worden vergezeld van bovenververmelde helikopter.

Ditmaal zijn de HrMs TROMP en HrMs TJERK HIDDES het mikpunt



Vieques Island ligt ongeveer 8 mijl ten oosten van Puerto Rico en met een populatie van 8000. 2/3-den van

jet-ski, vermoedelijk afkomstig van de haven van Esperanza. Nadat de vaartuigjes enkele malen rond de schepen varen, naderen 3 kleine

¹ Atlantic Fleet Weapons Training Facility, Roosevelt Roads

van de agressors. De bemanningen van beide Nederlandse schepen worden nu ook weer met allerlei objecten bekogeld en weerom gebruiken de aanvallers katapulten voor het afschieten van metalen voorwerpen. Twee bemanningsleden van de HrMs TJERK HIDDIES raken gewond, waarbij één een ernstig oogletsel oploopt. Hij dient met de boordhelikopter overgevoerd naar het US Naval Hospital van RoRo voor verdere verzorging.

Ondertussen trachten enkele bootjes opnieuw de WESTDIEP te naderen maar kunnen door middel van de brandslangen op afstand gehouden worden.

Om 14.50 besluit Commodore Kok anker op te gaan en naar open zee te varen. De schade aan de schepen beperkt zich tot "esthetische" schade, m.a.w. de bovenbouw en romp zijn besmeurd met groene en witte verf.

Omdat tijdens de 1e actie de agressors de WESTDIEP blijkbaar voor een Duits schip hielden werd vermoed dat zij het gemunt hadden op het Duitse DESEX 971-eskader dat de voorbije twee weken intens in dit gebied geoefend had. Maar deze veronderstelling werd teniet gedaan door de 2e actie waarbij de Nederlandse schepen het mikpunt waren. Volgens Commodore KOK had dit tweede incident meer weg van ordinaire oproer, agressie en vandalisme, versterkt door het feit dat de aanwezigheid van de pers deed vermoeden dat de actievoerders de BNLTG-bemanning trachtten te provoceren om hen zo, voor de media, in een negatief daglicht te stellen.

In het verleden waren er al verschillende, meestal politiek gemotiveerde, protesten van de lokale bevolking geweest. De demonstranten zijn er namelijk van overtuigd dat de aan-

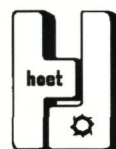
wezigheid van de USNavy op hun eiland de economische ontwikkeling verhindert en het gebruik van een deel van hun eiland als trainingsgebied voor lucht- en kustombarberingen door de schepen en vliegtuigen schadelijk is voor hun visgronden. Mogelijk hebben de demonstranten gebruik willen maken van de aanwezigheid van het BNLTG eskader om hun ongenoegen kenbaar te maken.

Blijkbaar worden de acties ook grimmiger. Een vervelende situatie voor de US Navy omdat de range op Vieques jaarlijks door honderden US Navy en geallieerde marineschepen en vliegtuigen gebruikt wordt. De USN tilt dan ook zeer zwaar aan dit incident omdat alles er op wijst dat de actievoerders goed ingelicht zijn over de aanwezigheid en de bewegingen van marineschepen in dit gebied.

Guy A.H. Toremans



Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist - Votre spécialiste Turbo - Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

Turbo's Hoet P & R N.V.
Ieperstraat 144a
B - 8830 Hoogdele
België
Tel.: 051-70 06 91
Fax.: 051-70 28 12

Sillages disparus

LA MORT DU "FLYING ENTERPRISE"

Les tempêtes dont l'Atlantique-Nord fut le théâtre au cours de l'hiver 1951 restent inscrites dans la mémoire de ceux qui les ont vécues. Aucun navire qui effectua la traversée durant cette période n'y échappa. Elles se succédèrent à une cadence qui fit date dans les annales de la météo.

Je m'en souviens comme si c'était hier, car j'eus l'occasion d'en être témoin. J'étais jeune journaliste à l'époque et je travaillais pour le quotidien "La Nation Belge" et l'agence de presse américaine International News Service. Je fus désigné par cette dernière pour "couvrir" (comme on dit dans le jargon du métier) un drame de la mer qui allait défrayer la chronique.

Cela se passait fin décembre-début janvier. Ce drame allait révéler un nom inconnu jusque là, celui du Kurt Carlsen.

Kurt Carlsen, Danois, trente-sept ans, commandait le "Flying Enterprise", un robuste cargo des Isbrantsen Lines. Il avait chargé à Brême et Hambourg des marchandises diverses: minerais, poutrelles métalliques, automobiles, machines outils, etc... ainsi qu'un certain nombre de sacs postaux contenant plusieurs centaines de milliers de dollars en titres et espèces.

Il quitta Hambourg dans l'après-midi du 17 décembre. Rotterdam était sa dernière escale. Il devait y embarquer encore des sacs postaux. La radio annonçait: "vents gagnant en force, rafales de tempêtes...". Au moment de quitter son bord, devant "Hoek van Holland", le pilote hollandais demanda au premier officier s'il ne comptait pas jeter l'ancre et



Le capitaine Carlsen et un de ses officiers

attendre un peu. "Si le temps devient vraiment mauvais, nous pourrions toujours le faire au large de la côte anglaise", répondit l'officier.

Et, sous la poussée de ses puissantes turbines, le "Flying Enterprise" s'engagea dans la mer du Nord. Celle-ci, d'un bleu tirant sur le gris, était agitée. D'épais nuages obscurcissaient le ciel. Noël s'annonçait triste. Il le fut.

Un triste Noël

Les stewards avaient fait de leur mieux pour créer une ambiance de fête à bord, ce 24 décembre. La salle à manger avait été décorée de guirlandes, de bougies et de branches de houx. De menus cadeaux, offerts par l'armement, avaient été disposés devant chaque couvert. Des bouteilles de champagne attendaient, dans leur seau à glace, les vingt-quatre coups de minuit.

Mais la fête tourna court. Carlsen avait à peine eu le temps de présenter ses vœux aux passagers, de chanter avec eux un cantique de circonstance et de savourer avec eux l'entrée inscrite au menu lorsqu'on lui apporta un bulletin météo que venait de recevoir le radiotélégraphiste. L'ayant lu, il pria ses commensaux de regagner aussitôt leurs cabines et de ne pas en sortir jusqu'à nouvel ordre.

A bord, c'était le branle-bas de combat. On arrimait, on obturait, on capelait tout ce qui était susceptible de bouger ou d'être source de danger. En descendant la Manche, le cargo eut déjà à lutter contre une houle lente, annonciatrice de la tempête qui l'attendait au large.

On put croire, le lendemain, que l'ouragan avait atteint son point culminant. Mais le répit fut de courte durée. Le 26 décembre, il se déclencha dans toute sa violence. Ce jour-là, le "Flying Enterprise" se trouvait à quelque trois cents miles des côtes européennes. Carlsen n'avait pas quitté sa passerelle depuis quarante-huit heures. Il avait songé, un moment, à faire demi-tour pour se réfugier dans un port anglais de la côte sud, mais tous annonçaient que leurs pilotes étaient dans l'impossibilité de sortir. Il fallait donc continuer et affronter la tempête.

La nuit du 26 au 27 décembre fut la plus pénible de toutes. Confinés dans leurs cabines depuis le soir de Noël, les passagers étaient en proie à la faim et au mal de mer. Ils gémissaient dans leurs couchettes, insensibles aux paroles qui se voulaient rassurantes du capitaine. Les plus mal en point étaient les femmes et les enfants.

Au milieu de la nuit, un bruit sourd s'éleva des entrailles du navire, qui commença aussitôt à donner de la bande. La cargaison de poutrelles métalliques avait rompu ses amarres et s'était déplacée. Elle martelait le flanc bâbord du cargo, dont la gîte augmentait à chaque coup.

Une voix s'éleva dans la nuit, signalant que la cale 3 faisait eau. Les poutrelles métalliques avaient crevé la paroi. Les pompes, aussitôt mises en action, étalèrent un moment l'entrée de l'eau, puis faiblirent. La déchirure s'élargissait. Au bout de quelques heures, la cale 3 fut noyée. Pourvu que les cloisons étanches tiennent! Il n'y avait rien d'autre à faire qu'espérer et prier, avant l'arrivée du jour.

L'obscurité régnait encore lorsqu'un paquet de mer, plus gros que les autres, entraîna un déplacement de la cargaison de minerai, que transportait le bâtiment, vers bâbord. Cette fois, celui-ci ne se relèverait plus. Et pour couronner le tout, le gouvernail refusa de se laisser manœuvrer. Quelque part à l'arrière, la cargaison déplacée avait dû bloquer les chaînes.

Un S.O.S. dans la nuit

Il n'y avait, dès lors, plus à hésiter. Il fallait appeler des secours. Indépendamment du bâtiment, de sa cargaison et de son équipage, il y avait quatorze passagers à essayer de sauver.

-S.O.S. Flying Enterprise dérive; avarie de gouvernail; gîte 40...

Mais, à ce moment, sur les côtes de l'Europe, il n'y avait pas un seul remorqueur qui put se porter au secours du cargo en détresse. Celui-ci n'était pas le seul en difficulté dans la zone. Mais d'autres navires étaient dans les parages, qui interrompirent leur route pour venir à l'aide du "Flying Enterprise": trois américains (dont un transport de l'U.S.Navy), un anglais et un hollandais.

Les sauveteurs étaient donc sur place, mais le temps ne leur permettait pas d'agir.

A bord du "Flying Enterprise", un gouvernail de fortune avait été installé. Les machines étaient en état de marche. Carlsen voulut essayer de ramener son bâtiment en Angleterre par ses propres moyens. C'était sans compter avec les conditions d'existence à bord.

Il n'y avait plus un mètre carré de surface horizontale. On ne savait où s'accrocher; il fallait, soit ramper, soit sauter d'un point d'appui à un autre. L'équipage n'avait pu trouver une heure de sommeil depuis des jours et les passagers, ayant abandonné leurs cabines, étaient terrés dans une coursive, serrés les uns contres les autres, grelottant de froid.

Au cours de la quatrième nuit, la tempête s'apaisa partiellement et on put penser au sauvetage. Le vent ne dépassait plus la force 5. Mais il fallait faire vite car on annonçait une reprise du mauvais temps pour le lendemain.

Le cargo américain "Southlands" proposa à Carlsen d'envoyer des canots. A celui-ci de prendre ses responsabilités et une décision. En fait, il n'avait pas le choix. Il ne pouvait risquer inconsidérément la vie de ses passagers. Quant à l'équipage, épuisé, il ne lui était plus d'aucun secours, le navire, devenu ingouvernable, dérivait avec une gîte de 45 degrés.

- Envoyez vos canots et filez de l'huile. J'envoie mes passagers et mon équipage à votre bord, fit-il répondre au "Southlands".

Celui-ci s'apprêta à mettre un premier canot à la mer, tandis que les quatre autres navires s'alignaient au vent du bâtiment pour le protéger et se mettaient à pomper de l'huile à la mer. Les projecteurs trouaient l'obscurité, éclairant le théâtre des opérations de leurs doigts lumineux. Le "Flying Enterprise" se trouva bientôt au milieu d'une large flaque sombre et brillante de mazout. Le canot de sauvetage s'écarta sans incident de son bord.

Les passagers, terrorisés et grelottant, attendaient sur le pont du na-

vire, équipés de leurs gilets de sauvetage.

- Ayez du courage, leur dit Carlsen. Vous allez sauter à l'eau. Vos gilets vous maintiendront à la surface. Mes hommes sauteront avec vous et resteront avec vous jusqu'à ce qu'on vous ait embarqué dans le canot... Les femmes et les enfants d'abord.

Du canot, on signala qu'on était prêt à les recevoir. Carlsen choisit les meilleurs nageurs de son équipage pour accompagner les passagers. Le bosseman prit une femme à la taille et sauta avec elle dans l'eau huileuse, suivi aussitôt par le cuisinier qui en avait fait autant avec son fils de onze ans. Avant qu'ils aient eu le temps de réaliser ce qui leur arrivait, ces deux premiers passagers se retrouvèrent dans le canot avec leurs compagnons de plongée, une couverture sur les épaules.

Ces débuts encourageants remontèrent le moral des autres passagers. Conduits les uns après les autres au bastingage, ils sautèrent un à un, assistés par les membres de l'équipage. Il ne restait plus à bord du "Flying Enterprise" que Carlsen qui prétendait y rester jusqu'à l'arrivée d'un remorqueur. Ses hommes et ceux du canot tentèrent vainement de l'en dissuader. Cette décision leur paraissait insensée. Que pouvait faire seul Carlsen sur son navire en perdition?

Seul à bord

Quatre des cinq cargos, qui s'étaient portés au secours du "Flying Enterprise", reprirent leur route et disparurent dans la nuit. Il ne restait que le transport de l'U.S.Navy "Golden Eagle" qui allait bientôt être relevé par le contre-torpilleur "J.W. Weeks", lequel resterait auprès du navire blessé jusqu'à ce qu'il coule ou qu'un remorqueur l'ait accroché.

A son départ de Hambourg, le capitaine Carlsen n'avait certainement jamais imaginé qu'il passerait la nuit de la Saint-Sylvestre sur l'Atlantique Nord, seul à bord d'une épave, sur

une mer démontée. Sans lumière, sans chaleur, sans vivres. Seul un poste émetteur-récepteur à ondes courtes fonctionnant sur accumulateurs le reliait au monde extérieur.

Jusque là, la presse n'avait pas accordé une importance particulière aux malheurs du "Flying Enterprise". Après tout, il n'était qu'un parmi les nombreux navires mis en difficulté par la tempête sévissant dans l'Atlantique. Désormais, elle tenait un sujet susceptible d'intéresser le lecteur: l'odyssée de ce capitaine assez fou pour refuser de quitter son navire condamné. Des nuées d'envoyés spéciaux convergèrent vers Brest et Falmouth, où les compagnies de sauvetage se tenaient prêtes à intervenir. Je fus envoyé à Falmouth par mon agence.

A Falmouth où deux remorqueurs, le "Wotan" (allemand) et le "Turmoil" (britannique), dont les machines de quatre-mille chevaux déployaient la même puissance que celle du "Flying Enterprise", venaient de prendre la mer pour se livrer, conformément à la règle: "no cure, no pay" (pas de sauvetage, pas de paiement) à une course éperdue à la recherche du cargo.

Le temps ne s'améliorait pas, le vent atteignait la force neuf. Le lendemain, 2 janvier, ce fut pire encore; il

atteignit la force 11. Le premier à arriver sur les lieux fut le "Turmoil". Dans la nuit du 2 au 3 janvier, il vit des feux droit devant. C'était ceux du destroyer "J.W. Weeks". Le "Flying Enterprise", donnant plus de soixante degrés de bande, était toujours à flots à quelques encablures. Incroyable que ce navire n'ait pas encore coulé.

Il fut convenu par radio entre les trois capitaines qu'une fois le jour venu, le "J.W. Weeks" mettrait un canot à la mer qui amènerait au cargo une remorque du "Turmoil". Mais le lendemain matin l'état de la mer déjoua ces projets. Impossible de descendre un canot à la mer.

Tentatives de remorquage

Carlsen demanda à Parker, commandant du "Turmoil" de lui envoyer une ligne. Il essaierait de haler la remorque et de l'amarrer quelque part à bord. Une ligne fut aussitôt tirée au pistolet lance-amarre. Elle s'éleva presque verticalement pour, finalement, s'accrocher dans la superstructure.

Carlsen la saisit, chercha un emplacement convenable pour la haler et se mit à tirer. Tout alla bien au début, mais le poids de la lourde aussière de chanvre, tressée de fils

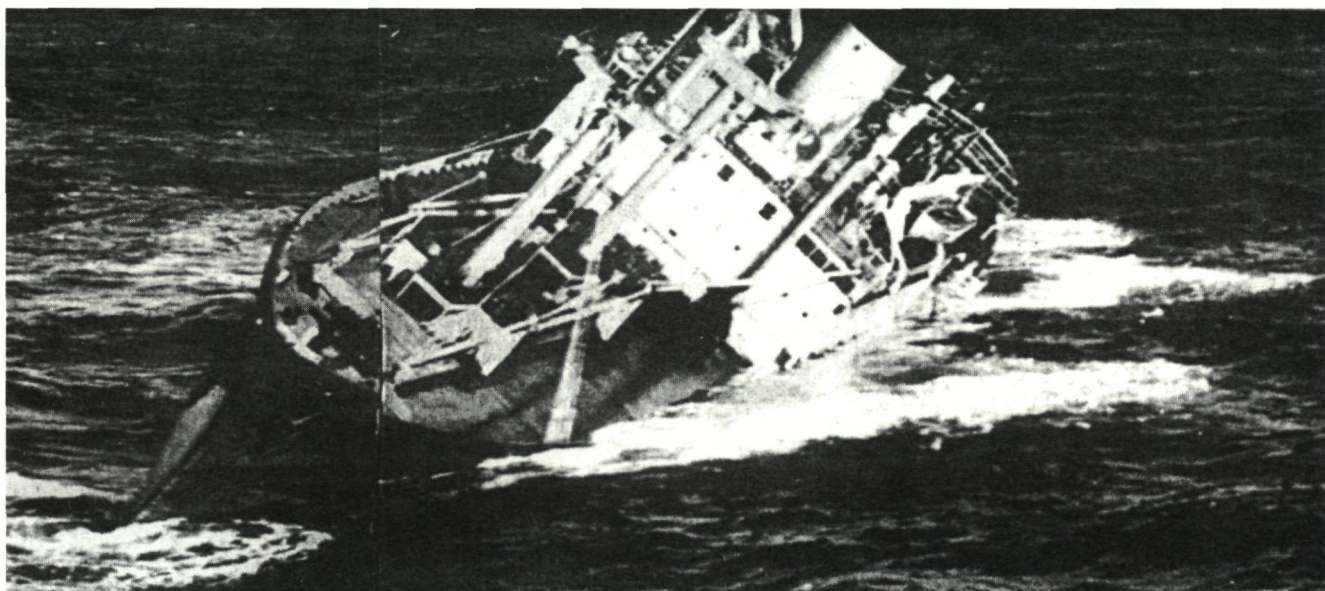
d'acier, était trop lourd pour lui. Ses forces le trahirent et l'amarre retomba à l'eau. Tout était à refaire.

Une deuxième tentative fut faite après que Carlsen eût récupéré ses forces. Elle faillit réussir. Carlsen était arrivé à tirer l'aussière jusqu'à moins de deux mètres de la bitte d'amarrage lorsqu'une vague plus forte que les autres le renversa, le noyant à demi. Il lâcha prise et la remorque repassa par dessus bord.

A ce moment là, le "J.W. Weeks" fit une dernière tentative pour amener, Carlsen à abandonner son bâtiment et à rejoindre son bord. Sans résultat. Sur le "Turmoil", le capitaine Parker discutait avec son timonier, Kenneth Darcy des possibilités d'accrocher encore le cargo. Darcy avait un plan: il consistait pour le remorqueur à se rapprocher de celui-ci assez près pour lui permettre, à lui Darcy de sauter à son bord.

Ainsi dit, ainsi fait. Piloté de main de maître, le "Turmoil" passa si près de la coque du "Flying Enterprise" qu'on eut pu croire qu'il voulait l'accoster. Darcy, qui tenait la ligne, fit un bond, s'accrocha à la rambarde du cargo, bascula et passa à bord de celui-ci. Une magnifique manoeuvre dans cette mer démontée!

Sans dire un mot, Carlsen et lui se hâtèrent de haler la remorque. Ce





Le "Flying Enterprise", vu du "J.W. Weeks"

ne fut que quand celle-ci fut tournée à des bittes que Carlsen serra la main de Darcy et lui dit d'un ton très ordinaire: -Bienvenue à bord du "Flying Enterprise".

La presse était arrivée sur les lieux à ce moment là. Les cameramen des actualités filmées et des agences photographiques: Keystone, Gamma et autres avaient loué de petits avions, qui tournaient dans le ciel au dessus de la scène du drame. Les journalistes de la presse écrite, dont j'étais, tournaient eux autour du "Flying Enterprise", à bord du remorqueur "Seefalke" affrété par leurs agences. Ils acclamèrent Carlsen qu'ils considéraient désormais comme un héros, et non plus comme un fou.

- Il ne se passe rien d'extraordinaire, cria celui-ci. Je ne fais que mon devoir. Qu'est-ce que cela a d'intéressant?

Au cours de la nuit, le destroyer américain "Williard Keith" vint relever le "J.W. Weeks".

Le lendemain matin, le "Turmoil" envoya une ligne au pistolet aux deux isolés du "Flying Enterprise". Au prix d'efforts surhumains, ils parvinrent à passer l'oeil de l'aussière à une bitte. Le remorquage allait être d'autant plus difficile que la gîte du cargo était maintenant de soixante-cinq degrés et que le "Turmoil" se-

rait seul à amortir. Le remorqueur français de haute mer, l'"Abeille V", était arrivé sur les lieux, mais son aide avait été refusée par les deux capitaines, car s'il était intervenu dans le sauvetage, il aurait eu droit à une partie de la prime.

La fin

L'opération pouvait réussir pour autant que le temps ne se fasse pas plus mauvais, le convoi n'étant plus qu'à cinquante cinq milles de la côte anglaise. Mais les dieux n'étaient pas avec le "Flying Enterprise". Un grain survint dont la poussée était si forte que les puissantes machines du "Turmoil" ne parvenaient pas à l'étaler. Et l'inévitable survint. Avec un claquement sec, la remorque se rompit et le cargo partit à la dérive, livré sans défense à la mer, alors que tombait la nuit qui empêcherait toute action.

En fait, on s'aperçut le lendemain matin que toute action était devenue impossible. La mer était plus creuse que jamais. Le pont du "Flying Enterprise" était balayé par de telles lames qu'il n'était plus question de s'y tenir. Exclu donc de repasser la remorque comme la première fois.

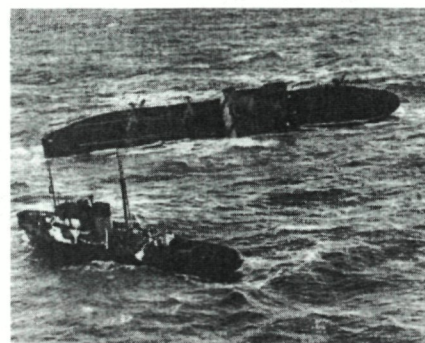
Une solution eut été de filer une des ancrs du cargo. Le "Turmoil" et

l'"Abeille V" - dont le capitaine Parker avait fini par accepter la collaboration - auraient fait passer une aussière, d'arrière en avant, sous le navire pour engager la chaîne d'ancre et la relever. Mais les deux hommes eurent beau faire. Chaîne et cabestan "collaient" du fait de la gîte. Sans machine, il n'y avait rien à faire. Il fallait renoncer définitivement.

Le "Flying Enterprise" s'enfonçait de plus en plus. L'heure dernière approchait. Finalement Carlsen comprit que tout était inutile et se décida à obéir aux ordres de ses armateurs. Les stations côtières furent alertées par radio. Un avion, emportant des canots pneumatiques (et des photographes) prit l'air. Un bâtiment ravitailleur de phares, équipé d'un va-et-vient, sortit. Notre "Seefalke" l'avait précédé. Il y avait, en fait beaucoup de monde au dessus et autour du cargo agonisant.

Pour Carlsen et Darcy, il n'était pas question de sauter sous le vent, le navire eut dérivé sur eux. Il fallait le faire face au vent et le tremplin le plus indiqué était la cheminée. Le "Turmoil" se rapprocha autant qu'il put, tandis que les deux hommes avançaient sur le tuyau presque horizontal. Darcy sauta le premier. Carlsen le suivit, quittant son bord le dernier dans la meilleure tradition de la mer. Ils parvinrent à rester l'un près de l'autre et à saisir les bouées qu'on leur lança. Les hommes du "Turmoil" les halèrent sur celui-ci.

A peine étaient-ils enveloppés dans des couvertures, buvant une boisson chaude, que le capitaine Parker parut. "Le voila qui coule", dit-il.



Le "Turmoil" près du cargo, dont la bande augmente

Carlsen se précipita sur le pont pour voir disparaître son navire, que le "Turmoil" salua d'un long coup de sirène. Il était 17 heures 10, ce 5 janvier 1952.

Carlsen fut reçu partout avec les plus grands honneurs. Des compagnies cinématographiques, des journaux, des éditeurs lui offrirent des contrats qui en eussent fait un homme riche. Il refusa tout, répétant qu'il n'avait fait que son devoir. Il reprit un commandement, celui du "Flying Enterprise II" et se remit à sillonner les Sept Mers.

Le capitaine courageux avait son secret

Il fallut attendre cinq ans avant que ce qu'on avait appelé le "mystère du Flying Enterprise" fut éclairci.

Certains avaient émis, à l'époque, l'avis que l'héroïsme du capitaine Carlsen, dont les mérites n'en étaient pas pour autant diminués, devait avoir un autre motif, plus terre-à-terre, que le seul souci de sauver l'honneur de la marine marchande. Ils avaient cru deviner que le "Flying Enterprise" transportait une cargaison très spéciale, pudiquement déclarée sous le nom de "marchandises diverses". Ils n'avaient pas tort. Mais cette cargaison ne se composait nullement d'or, de diamants ou même d'héroïne ainsi qu'on l'avait parfois insinué. Elle était un secret d'état.



L'ambassadeur du Danemark à Londres remet au capitaine Carlsen la Croix d'Officier de l'Ordre de Danemark

Spécialement affrétée par la Marine américaine, le cargo transportait, en fait, du minerai de zirconium, métal rare particulièrement résistant aux températures élevées, destiné à la construction du premier sous-marin nucléaire américain, le "Nautilus".

A l'époque, la principale source de ce minerai se trouvait au Brésil, l'usine capable de le traiter en Allemagne et le moteur du "Nautilus" au Nouveau-Mexique. Il devait donc

parcourir plus de la moitié du tour de la terre avant que le métal raffiné parvienne aux chantiers américains.

On comprend donc la raison pour laquelle Carlsen était resté seul à bord de son navire, après avoir fait évacuer son équipage. Il évitait ainsi, au péril de sa vie, qu'un autre navire vienne exercer le droit de prise, normal lorsqu'un bateau a été abandonné. On s'explique aussi la surveillance exercée sur le "Flying Enterprise", tout au long de l'affaire, par deux destroyers de l'U.S.Navy. Le naufrage du cargo fut un peu celui du "Nautilus", dont la construction prit plusieurs mois de retard.

Il n'en reste pas moins que, même compte tenu de ces raisons très particulières, Carlsen fit beaucoup plus que son devoir en restant à bord de son navire jusqu'à la dernière minute. De toute manière, il avait bien mérité son surnom de "capitaine courageux".

J.-M. de Decker



WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

MESS en WARDROOM

In onze Marine noemen we een VERBLIJF een MESS. We spreken van de MATROZENMESS en de ONDEROFFICIERSMESS. Vroeger aan boord van de Algerines ging het nog verder, daar hadden we een STUURBOORD- en een BAKBOORDMESS, een VOORMESS en een STOKERSMESS. Het verblijf van de officieren noemt bij ons de WARDROOM.

Beide woorden hoeven naar oorsprong geen uitleg. Ze zijn ontleend aan het taalgebruik van de Royal Navy. Vermits onze Marine in 1946 uitgebouwd werd op de resten van de Belgische Sectie van de Royal Navy is die ontleening meteen verklaard. Minder duidelijk is echter de woordverklaring van deze twee woorden. Hiervoor gaan we uiteraard ook te rade bij de Royal Navy.

Vanaf de vroegste tijden waren de bemanningen van de oorlogsschepen onder zeil van de Royal Navy ingedeeld in groepjes van 4 tot 8 man. Zo'n groep was aan boord de kleinste onderverdeling om samen te eten en te slapen. De ruimten waarin deze kleine groepen hun maaltijden namen en slapen lagen op het "LOWER GUN DECK" telkens tussen twee kanonnen. Dit verklaart meteen het kleine aantal, er was gewoon geen plaats voor meer volk.

Het is hier dat het woord MESS zijn oorsprong vond. Onder de regering van koningin Elisabeth I (1558-1603) heette het dat de matrozen samen zaten "TO MESS FROM THE COMMON POT". Zij aten van de gemeenschappelijke balie of eetpot. TO MESS moet hier gelezen worden in zijn oorspronkelijke betekenis van ETEN "een maaltijd tot zich nemen". Later ging men het woord MESS overdrachtelijk gebruiken om de ruimte aan te duiden waarin het volk at en sliep. Even een zijsprongetje. Doordat de matrozen en de onderofficieren aan boord van de houten oorlogsschepen op het LOWER GUN DECK (het lagere geschutsdek) huisden ging men hen mettertijd als de LOWER DECKS aanduiden. Niet in de pejoratieve zin maar gewoon naar de plaats waar ze logeerden. Deze benaming werd echter na het verdwijnen van de oude oorlogsschepen overgenomen en gebruikt om het deel van de bemanning beneden de rang van officier aan te duiden.

Elke MESS was uitgerust met een houten tafel, die aan een zijde in de

scheepszij werd vastgezet en aan de andere zijde voorzien was van een haak met touw waarmee hij omhoog kon getrokken worden wanneer niet in gebruik. Als zitplaats waren twee banken voorzien. Verder was er nog de brooddoos waarin het dagelijks rantsoen scheepsbeschuit werd bewaard, een tonnetje met azijn en een kruik voor de drank. Het warm eten werd in de kombuis opgehaald in een houten balie die midden op tafel werd gezet waarna iedereen toetastte met de ijzeren lepel, het enige bestek dat elke schepeling als uitrusting ontving.

De mess was niet alleen de plaats waar Janmaat at, maar ook de plaats waar hij zijn hangmat opspande om erin te slapen en waar hij zijn schaarse persoonlijke bezittingen bewaarde. Op sommige schepen werden de ruimten tussen twee kanonnen soms, met het oog op een iets grotere privacy, gescheiden met een zeildoeks kleed. Sedert die lang vervlogen tijden zijn de logiesten op de oorlogsschepen uitgegroeid tot comfortabele verblijven. Het enige dat bleef was het woord MESS. In het maritiem Nederlands spreekt men echter van een VERBLIJF.

In de vroegere oorlogsschepen onder zeil was het logiest van de officieren niet veel beter.

We beginnen onderaan in de schaal bij de MIDSHIPMEN, de adelborsten. De grote oorlogsbodems hadden gewoonlijk 24 van deze "jonge heren" aan boord, waarvan sommigen reeds van hun 11 jaar ingescheept waren. Doordat het soms vele jaren duurde alvorens een adelborst promotie maakte tot luitenant



De MESS, zoals hij ooit was...



... en zoals hij nu is.

was de groep ingedeeld in oudere en jongere adelborsten. De adelborsten huisden in de achterste KUIP van het ORLOPDEK (ook wel de OVERLOOP of de KOEBRUG genoemd). Dit orlopdek was in feite een platvorm dat over de in het ruim geplaatste dekbalken werd gelegd. De KUIP was een kleine ruimte die ongeveer 12 vierkante voet mat en een stahoogte had van zo'n 1,65 meter. Niet iedereen kon er recht opstaan. Er viel een sprankel daglicht binnen via een dik glazen schijnlicht in de

scheepszij. Er was weinig of geen verluchting en de lucht was doordrongen van de geur van het stinkende lensvlakwater in het ruim, van oud touwwerk, van gin, bier en gebakken ajuin.

Het meubilair bestond uit een tafel bedekt met een oude hangmat als tafelkleed. De persoonlijke zeemans-kisten dienden als zitplaats. De verlichting bestond uit een lantaarn of een kaars met kaarsepan. De oudste adelborsten sliepen in de KUIP, de

jonge tuigden hun hangmat in de GUNROOM- de KONSTABELKAMER - waar ze onder het toezicht stonden van de KONSTABEL die moest zorgen voor hun opleiding. De konstabelkamer lag in het achterste deel van het KUILDEK dat als een tussendeck juist boven het orlopdek lag. Voor de lagere officieren; de luitenanten, de officieren van de mariniers, de aalmoezenier, de chirurg en de victualiemeester, was geen eigen verblijf voorzien. Zij nuttigden hun maaltijden in hun hut of wat daarvoor moest doorgaan. Die hutten waren kleine ruimten die op het HOOFDDEK lagen. Zij waren van elkaar gescheiden door zeildoekse kleden die in actie werden weg genomen om alzo een vrije loop te krijgen.

Aan boord van de grote schepen lag, onder de grote hut waarin de kapitein of de admiraal huisde, een magazijn waarin zaken van waarde geborgen werden. Deze ruimte was gekend als de WARD-ROBE. Oorspronkelijk was de naam WARDEN ROBE in de betekenis van een bewaakte (gesloten) ruimte.

Omstreeks het midden van de 18 de eeuw begonnen de luitenanten en hun beroepsbroeders dit compartiment te gebruiken om er hun maaltijden te nemen in plaats van in hun eigen hut. Deze gewoonte werd geleidelijk aan overgenomen op alle schepen waardoor de WARD-ROBE al vlug bekend werd als de "LIEUTENANTS MESS".

In 1856 werd de toestand, die oogluikend was getolereerd, door de Admiralty geregulariseerd. De "LIEUTENANTS MESS" werd officieel de WARDROOM genoemd en de GUNROOM werd het officiële verblijf van de adelborsten. De kapitein logeerde alleen in een ruime hut in het achterschip waar hij ook zijn maaltijden nam. Soms inviteerde hij een of meerdere van zijn officieren om mee aan te zitten. Zijn hut, verdeeld in een zit en een slaapruijme, was gekend onder de naam CUDDY term die nog steeds in gebruik is bij de Royal Navy.

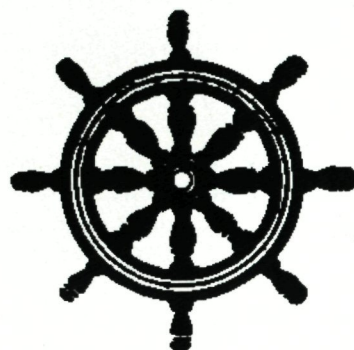
Over de juiste oorsprong van dit woord tast men nog in het duister. In de oudste geschriften was het de naam van een kookplaats in het achterschip.

Aan boord van de houten oorlogsschepen leefden sommige kapiteins, die van huize uit over voldoende middelen beschikte, in een grote stijl. Volgens diverse beschrijvingen waren hun hutten zeer luxueus ingericht. Daar blijft de dag van vandaag niets meer van over. De commandant aan boord van de grotere schepen heeft nog steeds zijn eigen hut waarin ook zijn maaltijden geserveerd worden. Hij is altijd erelid van de WARDROOM, maar hij komt er enkel op invitatie. In de moderne

Navy zijn de GUNROOMS verdwenen samen met de rang van adelborst. De jonge officieren worden wanneer zij aan boord komen als een volwaardig lid opgenomen in de wardroom.

Bij de Koninklijke Nederlandse Marine heet een MESS een VERBLIJF en noemt het verblijf van de officieren een LONGROOM. Die naam is ontstaan op de schepen van de East India Company voor de ruimte waarop de hutten van de meevarende kooplieden uitkwamen. Deze ruimte kreeg mettertijd een gemeenschapsfunctie.

Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen



HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



**Maatschappij van de Brugse
Zeevaartinrichtingen N.V.**

L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24

P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24

La Marine Royale des Pays-Bas

ASPECTS MECONNUS DE LA GUERRE 1940-45

La brève résistance opposée en mai 1940 à l'envahisseur des Pays-Bas a fait l'objet de nombreux commentaires. Cinq jours c'était fort peu. Il est vrai que le pays était difficile à défendre eu égard à la longueur de la frontière germano-hollandaise. Par ailleurs les moyens déployés par la "Wehrmacht" étaient d'une exceptionnelle ampleur. Dès l'aube du 10 mai des parachutistes de la 22^{me} division aéroportée du général comte Sponeck, - (plus tard condamné à mort par le "Führer" pour avoir prescrit un recul à ses troupes dangereusement menacées pendant la bataille de l'URSS,) - neutralisent des points vitaux de la forteresse Hollande. Le général Winkelman, incapable de garder toute la frontière étirée de l'est, préconisait la défense à outrance du triangle vital Amsterdam-La Haye-Rotterdam. Avec ses dix divisions et l'aide de la VII^{me} armée française du Général Giraud, il espérait sauvegarder ce réduit national. Mais les Français n'atteignirent pas la ligne Tilbourg-Breda et furent promptement refoulés tandis que les escadres aériennes du futur "Feld Maréchal" Kesselring, multipliaient les ruines à Rotterdam. La Reine Wilhelmine et sa famille quittèrent La Haye pour la Grande-Bretagne. L'armée du Général von Kuchler acculait l'armée royale des Pays-Bas à la capitulation le 15 mai 1940.

La Koninklijke Marine demeure au combat

La Koninklijke Marine dès les premières heures de la guerre, subit des pertes considérables sans pour autant être anéantie comme

l'armée de terre. Elle allait faire preuve d'une ténacité qui fait honneur à ses marins, et eut l'honneur d'être représentée en septembre 1945 à bord du croiseur "Missouri" lors de la signature de la capitulation japonaise en présence du Général Mac Arthur. L'Amiral Helfrich fut délégué par le gouvernement de La Haye. Cette présence historique rendait justice aux sacrifices consentis et aux pertes éprouvées. Le Colonel avi. (e.r.) Gustave Rens qui préside actuellement le Conseil Supérieur des invalides et anciens combattants, rappelait dans une allocution prononcée en 1988 à Gibraltar le rôle éminent des marins bataves. Dans les Indes néerlandaises et la mer de Java, la supériorité des forces terrestres et navales japonaise était telle pendant les premières années de guerre que l'escadre toute entière de l'Amiral hollandais Doorman ainsi que de prestigieux navires alliés furent impitoyablement coulés. Doorman périt en même temps que ses marins. Les Pays-Bas disposaient en mai 1940 de trois croiseurs. Tous disparurent dans les flots: le "De Ruyter" (navire amiral) et le "Java" le 27 février 1942. Loin de la bataille navale de la mer de Java le "Sumatra" fut détruit le 9 juin 1944 à Ouistreham dans le cadre de l'opération Overlord et du débarquement victorieux des alliés sur le continent.

La perte des Indes Néerlandaises

Les Indes Néerlandaises furent perdues alors que le général anglais Wavell qui avait longtemps com-

battu en Afrique du nord avant Montgomery et sa 8^{me} armée, était responsable de la défense du Sud Est asiatique avec l'Amiral américain Hart comme Chef Naval. Elément peu connu mais que confirme l'historien de la "La seconde guerre mondiale" Raymond Cartier, c'est le Général hollandais Hein Ter Poorten qui avait les forces terrestres sous ses ordres. Le 27 février 1942, l'Amiral Doorman à la tête d'une flotte interalliée reçoit l'ordre d'attaquer l'ennemi à l'est de Bawean. Un ennemi pourvu de croiseurs lourds avec des canons de 8 pouces. Dès le début de l'engagement "l'Exeter", gravement touché, se réfugie à Surabaya tandis que le "Houston" et le "Perth" gagnent Tanjonk mais les bâtiments hollandais "Java" et "De Ruyter" sont coulés. L'issue de cette bataille scella le sort de Java. Les Nippons débarquèrent et accablèrent après de rudes combats la colonie néerlandaise à la reddition.

Des pertes énormes

La Koninklijke Marine, au moment de l'entrée en guerre des Pays-Bas, comptait douze contre-torpilleurs. Quatre succombèrent pendant les tragiques journées de mai 1940. Huit furent détruits lors des opérations dans les mers des Indes. Les pertes en sous-marins furent tout aussi sensibles: sept en mai 1940, quatre en 1941, six en 1942, un en 1945. Le nombre de torpilleurs, patrouilleurs, canonnières, poseurs de mines, dragueurs coulés ou détruits, fut tout aussi impressionnant. Le navire ravitailleur "Colombia" de 10.782 tonnes fut torpillé en

Afrique-du-Sud, près de Simontown le 27 février 1944.

La perte de navires a généralement comme corollaire de lourdes pertes en équipages. Des milliers de marins hollandais ont eu la mer et l'océan comme seule sépulture. Les Etats-Unis pour lesquels le Pacifique était d'une importance primordiale et qui mesurèrent à Pearl Harbour la vulnérabilité de la flotte, apprécièrent à juste titre, après les premiers ravages infligés par les aviateurs japonais à la USA Navy, la judicieuse contribution de la Marine Royale des

Pays-Bas. En 1942 le Président Roosevelt offrit à la reine Wilhelmine un chasseur de sous-marins portant le nom de la reine, en hommage au courage du peuple néerlandais.

Des relations étroites

Les relations de plus en plus étroites entre notre Marine Militaire et la Marine Royale des Pays-Bas justifient l'attention portée à la part trop souvent méconnue de nos voisins du nord dans la lutte commune en 1940-45. Désormais en ju-

geant les hollandais nous nous rappellerons les lourds sacrifices consentis sur les mers proches ou lointaines et les souffrances prolongées du peuple néerlandais qui subit le joug allemand jusqu'à la veille du "V-day" et connu à ce titre des privations et des pénuries ignorées dans nos provinces.

P. Eygenraam



HEMPEL



Hempel Coatings (Belgium) n.v.

A Lot More Than Paint!

31 Noorderlaan - 2030 ANTWERPEN

Tel. 03/541.72.30 - 03/541.72.37 - Telefax 03/542.47.99

Het BELGISCH/NEDERLANDSE "UITVOERINGSAKKOORD OPLEIDINGEN"

De regeling van samenwerking tussen de Belgische en Nederlandse Marine inzake opleidingen

Een van de objectieven van het samenwerkingsakkoord dat op 28 juni 1994 getekend werd tussen de Belgische en Nederlandse Marine was het progressief afstemmen en samenvoegen van een aantal opleidingen om een grotere doelmatigheid na te streven. In navolging van het **Uitvoeringsakkoord Operaties, ondertekenden** Divisieadmiraal M. VERHULST en zijn Nederlandse collega Vice-Admiraal L. KROON op 29 augustus 1996 het **Uitvoeringsakkoord Opleidingen** welke de regeling omvat voor de opleidingen van de Nederlands/Belgische Opsschool en de Belgisch/Nederlandse Commissariaatsschool. Met dit akkoord wordt de bestaande samenwerking op het gebied van operationele en logistieke opleidingen ook verder uitgebreid. Een belangrijk uitgangspunt bij de totstandkoming van dit akkoord was een maximale integratie van de bestaande opleidingsfaciliteiten van de Operationele School in Den Helder en de Commissariaatsschool van Brugge te verzekeren.

De samenvoeging van het instructeursbestand draagt tevens bij tot het verbeteren van de doelmatigheid van de opleidingen en voor een besparing op personeelskosten.

De OPSSCHOOL

Voor 1976 had ieder dienstvak in de Nederlandse Marine zijn eigen school. Omwille van de noodzakelijke kennisuitwisseling tussen de verschillende scholen (Artillerie-

school, Verbindingsschool, Navigatie- en Gevechts-informatieschool en de Onderzeebootbestrijdingsschool) werd het personeel van het ene dienstvak bij een ander dienstvak geplaatst. Door de nood aan nieuwe gebouwen en met een centralisatie van de opleidingen werden deze scholen samengevoegd. De Operationele School in Den Helder opende haar deuren in december 1976.

In de periode 1979/80 kwam de Verbindingsschool naar Den Helder, gevolgd in 1984, door de integratie van de Nautische Dienst. Zodoende bevonden de 3 subdienstgroepen van de Operationele Dienst (de OD Operaties, OD Verbindingen en OD Nautische Diensten), zich in 1 school.

Midden 1980 kwam er een strikte scheiding tussen het theoretisch en praktisch onderwijs, respectievelijk onder de bevoegdheid van het Hoofd Theoretische Onderwijsgroep en Hoofd Praktische Onderwijsgroep terwijl alle activiteiten welke niet rechtstreeks met het onderwijs verband hielden in een aparte groep, de Ondersteuningsgroep, ingedeeld werden. Door de toenemende samenwerking tussen de Praktische en Theoretische Onderwijsgroep is deze scheiding ondertussen achterhaald. Daarom is er nu een voorstel gedaan voor de reorganisatie van de OPSSCHOOL.

Bij onze marine is het Commando Instructie van de Marine (COMINAV) verantwoordelijk voor de basisopleiding en specialisatiecursussen voor matrozen en onderofficieren hetzij in St.Kruis, hetzij in Zeebrugge. Onder haar bevoegdheid vallen 3 directies: de Directie Instructiebeleid, de Directie Middelen en de Directie Vorming. Het is de School voor Operaties waar de cursussen transmissies, radardetectie en onderzeebootbestrijding georgani-

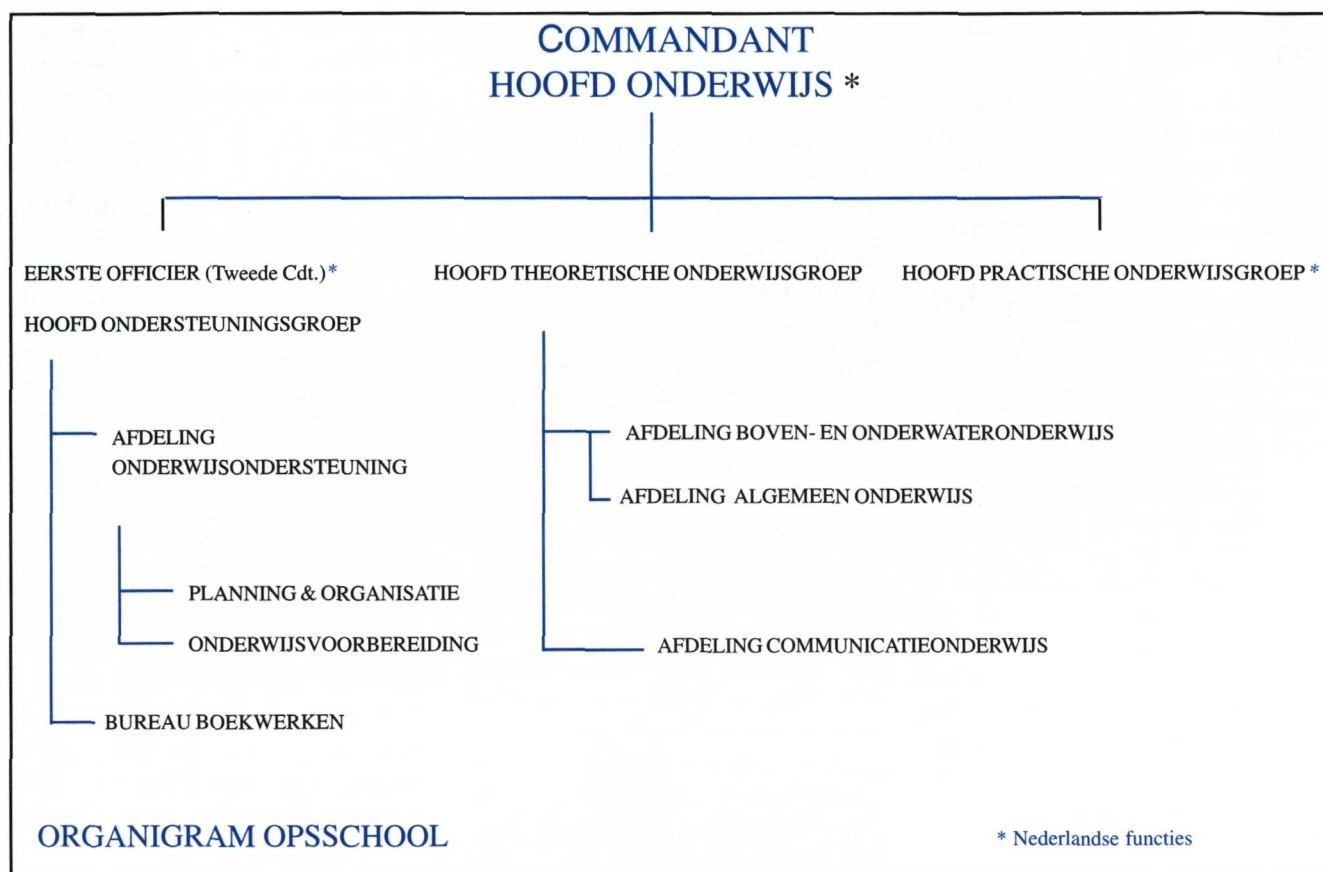
seerd worden, en welke ressorteerde onder de Directie Vorming, die fuseerde met de Operationele School in Den Helder.

De officiële opening van de Nederlands/Belgische OPSSCHOOL vond plaats op 25 september 1996. De school heeft tot taak het personeel voor de operationele diensten te vormen

Alle operationele opleidingen, met uitzondering van de specialiteiten "dek" en "mijnenbestrijding" van het Belgische en Nederlandse marinepersoneel, gebeuren nu in Den Helder. Hier leren zij alles over het gebruik van de uitrusting aan boord, gaande van radars, sonars, radiocommunicaties, wapensystemen en navigatieapparatuur tot het gebruik van boordcomputers. Er worden ook cursussen gegeven voor luchtverkeersleider, richter voor geleide wapens, zeeverkeer en helicopterdirectie. De cursisten kunnen oefenen op trainers en simulatoren zodat hun integratie aan boord van de operationele eenheden makkelijker verloopt. Voor de opleiding CCO/LVO en de trainingssessies van het B/NL Eskader worden tevens cursussen gegeven waarbij de nadruk vooral ligt op de tactische aspecten.

Het onderwijssysteem van de OPS-SCHOOL is gebaseerd op het modulair onderwijs. Momenteel worden er zo'n 130 verschillende opleidingen, deelopleidingen en cursussen gegeven, in tijdsduur variërend van 1 week tot 1 jaar, aan militairen van alle rangen, gaande van matroos tot Kapitein-ter-zee.

Jaarlijks lopen er ongeveer 2000 leerlingen cursus aan de school wat neerkomt op een gemiddelde van 400 leerlingen per dag. Voor sommige lessenspakketten worden ook buitenlandse cursisten toegelaten.



Voor typisch Belgische behoeften, zoals nationale verbindingsprocedures en organisatie, zijn enkele bijkomende of vervangende opleidingsmodules ingelast waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande opleidingsstructuur van de OPSSCHOOL. De Belgische matrozen en onderofficieren krijgen ook bijkomende opleidingen bij EGUERMIN om zich verder te bekwamen in mijnenbestrijdingsaspecten en bij DETINAV voor onderricht in de wapensystemen eigen aan de Belgische vloot.

Het aantal Belgische militairen aan de OPSSCHOOL bedraagt ongeveer 10% van het totaal aantal staf leden. De plaatsingsduur van de Belgische instructeurs ligt tussen 2 en 3 jaar. 3 officieren, 16 onderofficieren en 1 matroos waren al sinds medio-augustus 95 bij de OPSSCHOOL ingedeeld om de integratie verder te voltooien en de eerste Belgische leerlingen op te vangen.

Omdat de Belgische marine grondwettelijk verplicht is onderwijs in beide landstalen aan te bieden ver-

zorgen 9 Franstalige instructeurs het theoretisch onderwijs voor de franstalige cursisten. Verschillende lesboeken en lesmethodieken van de Nederlandse marine werden daarom ook in het Frans vertaald. Enkel voor de praktijktraining en de opleidingen op trainers en simulatoren (bvb. de fregattentraining) is de voertaal Engels.

Het Hoofd Theoretisch Onderwijs is een Belgisch Korvetkapitein, M. Van de Wal, en verder heeft onze marine bij de Afdeling Communicatieonderwijs 1 LVO en 3 onderofficieren-transmissies, bij de Afdeling Trainers een CCO en een onderofficier-detector, bij de Afdeling Algemeen Onderwijs 2 onderofficieren-detector en bij de Afdelingen Onderwater-, Bovenwater- en Ondersteuningsonderwijs elk een onderofficier-detector.

Alvorens als instructeur of als stafmedewerker in aanmerking te komen dienen de kandidaten vooraf een cursus instructietechniek of onderwijskunde te volgen bij de

School voor Bedrijfskunde en Onderwijskunde in Den Helder.

Naast de vorming van het personeel voor de operationele diensten van de Belgische en Nederlandse marines heeft de OPSSCHOOL ook nog de taak om te functioneren als centrum voor maritiem operationele aangelegenheden en assistentie te verlenen bij de opwerking en oefeningen van bemanningen van schepen. Om praktische redenen zijn daarom ook volgende diensten bij de OPSCHOOL ondergebracht:

Centrum voor Automatisering van Wapens- & Commandosystemen (CAWCS)

- producent van computerprogramma's nodig om wapen- en commandosystemen van de schepen te kunnen laten functioneren

Analyse & Tactisch Centrum (AN-TAC)

- voor de analyse van grote oefeningen en het up-to-date houden van tactische voorschriften en richtlijnen van NAVO en nationale publikaties

Commandant Fregatten Eskader (CFREGRON)

- met zijn Staf is CFREGRON verantwoordelijk voor het opwerken en oefenen van schepen die na een lange onderhoudsperiode weer de operationele vloot moeten vervoegen

Commandant van het Belgisch/Nederlandse Eskader (CESK)

- de Commandant en zijn Staf is verantwoordelijk voor het B/NL operationeel vlootverband

Het was nodig deze 4 instanties in hetzelfde complex als de OPS-SCHOOL te hebben want zij leveren de lesstof en toetsstenen om na te gaan aan welke eisen de leerlingen moeten voldoen en welke kennis en vaardigheden men moet bezitten om goed te functioneren aan boord van de operationele eenheden.

De COMMISSARIAAT-SCHOOL

Voor wat betreft de logistieke opleidingen heeft het Uitvoeringsakkoord tot gevolg dat de Logistieke School in Amsterdam, welke de Eerste en Voortgezette Vakopleidingen (EVO en VVO-LDV) en de Bakkerij, verplaatst werd naar de Commissariaatsschool in St.Kruis, Brugge. De overige functieopleidingen van de Nederlandse Marine blijven in Nederland. Voor deze laatste opleidingen was de samenwerking zeker niet nieuw. Reeds medio 1995 werd er een extra EVO-LDV in Brugge gegeven.

Op 20 september 1996 vond de officiële opening van de Belgisch/Nederlandse Commissariaatsschool plaats. Een deel van de Logistieke School van St.Kruis werd omgedoopt tot Commissariaatsschool.

Koks, hofmeesters en bakkers van beide marines krijgen sinds deze datum hun gezamenlijke opleiding in de Commissariaatsschool in St.-Kruis-Brugge. Een deel van de Logistieke School werd omgedoopt tot Commissariaatsschool. In tegenstelling tot de OPSSCHOOL staat hier

in Brugge een Belgische officier aan het hoofd van de school, nl. ILZ F. DEMAREST.

Momenteel leidt de school zo'n 180 mensen op maar gehoopt wordt dit aantal op te drijven tot 250.

De opstelling van het lessenpakket is een compromis tussen beide marines.

Zowel qua inhoud als duur was er menig verschil te merken. Zo duurde de EVO van de Nederlanders 10 weken daar waar onze kok-stewards 16 weken in St.Kruis doorbrachten. In het Nederlandse leerplan was er ook weinig ruimte voor creativiteit, hier werd de grotere flexibiliteit die er bestaat binnen de Belgische marine toegepast. De Nederlandse marine bleef nochtans aandringen om de opleidingen zo kort mogelijk te houden. Maar door de hoge eisen gesteld aan de afgestudeerden werd overeengekomen de duur op 12 weken te brengen

De eerste 4 weken brengen de leerlingen door op de schoolbanken om de theorie onder de knie te krijgen (hygiëne in de keuken, basisvaardigheden, materiaalkennis, warenkennis, etc.). De overige 8 weken zijn verdeeld in 4 modules: de kleinschalige keuken, restaurant, collectieve keuken en koude keuken.

Na deze 12 weken kan nog een aanvullende module van 5 weken gevolgd worden tijdens dewelke de cursisten zelfstandig leren koken en werken in moeilijke omstandigheden.

Nadien doorlopen de Nederlanders nog een soort stage van 16 weken (een Takenboek) terwijl de Belgen nog 10 weken in Brugge blijven voor hun bakkersopleiding. De voortgezette vakopleiding in de Nederlandse marine is enkel voor onderofficieren. De voorziene opleidingen zijn dusdanig opgesteld dat het personeel zonder veel problemen kan ingezet worden aan boord van de schepen of in de keukens aan land.

Tegen het volgend schooljaar van

september '97 is gepland de nieuwe gebouwen, met aangepaste keukens en ruimere leslokalen in gebruik te nemen.

Toezicht & Werking van de Bi-nationale Scholen

In de conceptovereenkomst staat aangegeven dat het toezicht op de goede werking van de bi-nationale scholen zal uitgevoerd worden door een Commissie van Toezicht (CvT). Naast deze commissie komt er ook een Raad van Advies (RvA), bestaande uit een vertegenwoordiger van de ABNL, de Commandant van de OPSSCHOOL en vertegenwoordigers van COMINAV, COM-POSNAV en CZMNED.

De RvA zal zich bezighouden met de evaluatie van opleidingen, het beoordelen van voorstellen tot wijziging van bestaande opleidingen en het opzetten van nieuwe opleidingen. De RvA zal ook optreden als adviesorgaan ten behoeven van de Commissie van Toezicht (CvT).

De Commissie is belast met het toezicht op de goede werking van de B/NL Scholen en bestaat uit leden of vertegenwoordigers van:

- de Adjunct Stafchef v/d Marine
- de DIRECTEUR Plannen & Programma's v/d Marine
- de Commandant Commando Instructie v/d Marine
- de Directeur Personeel van de Staf v/d Marine
- de Inspecteur van het Onderwijs Zeemacht v/d Koninklijke Marine
- de Sous-chef Plannen Marinestaf v/d Koninklijke Marine
- het Hoofd Onderwijs van de Directie Personeel Koninklijke Marine
- de Sous-chef Financiële Zaken van de Directie Economisch Beheer Koninklijke Marine

De Raad van Advies, belast met het

formuleren aan de CvT van adviezen en voorstellen aangaande het gezamenlijk onderwijs, bestaat uit leden van:

- de Commandant van de Nederlands/Belgische Operationele School
- de Commandant van de Belgisch/Nederlandse Commissariaats-school
- een vertegenwoordiger van de Commandant Commando Marine-operaties Belgische Marine
- een vertegenwoordiger van de Commandant Commando Instructie Belgische Marine

- het Hoofd van de onderafdeling opleidingen van de Commandant der Zeemacht in Nederland

- een vertegenwoordiger van de Commandant der Zeemacht in Nederland


Momenteel onderzoekt een studiegroep naar mogelijkheden om het onderhoud, de logistiek, de vernieuwing van het materieel, en eventuele nieuwbouwprojecten, beter op elkaar af te stemmen. Deze doorgedreven samenwerking maakt een aanzienlijke personeelsbesparing voor beide marines mogelijk, zeker voor onze marine. Bovendien geeft het aan onze mensen tevens de mo-

gelijkheid gebruik te maken van de moderne didactische middelen van de Koninklijk Nederlandse Marine.

Het hoofddoel van deze doorgedreven samenwerking is dan ook de beschikbaarheid en operationaliteit van beide vloten te optimaliseren door het gezamenlijk gebruik van de voorhanden zijnde middelen.

Met dank aan: **KVK M. Van de Wal** - Hoofd Theoretisch Onderwijsgroep, OPSSCHOOL - Den Helder

Guy A.H. Toremans



PARIBAS BANK
BELGIE

Paribas Oostende

Leopold III laan, 13
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

Kantoordirecteur: Etienne De Corte

Uit sympathie

VERYSER



Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

Torhoutsesteenweg 307/309
8400 OOSTENDE

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08

DE ZEE, PORTUGAL EN DE WERELD

In 1998 wordt de laatste wereldtentoonstelling van de twintigste eeuw te Lissabon gehouden. Daarmee worden dan de oceanen als erfgoed voor de toekomst in de kijker gezet. Meer dan vijfhonderd jaar geleden waagden de eerste zeevaarders van een land met een miljoen inwoners het de legenden van de onbekende zee te trotseren. Tegenwoordig spreken bijna tweehonderd miljoen mensen Portugees, een taal die hen verbindt tot een internationale multiculturele gemeenschap, resultaat van het avontuur dat vijf eeuwen geleden begon.

Naar het onbekende

Tijdens de middeleeuwen bestond er in het westen een troebel beeld van wat men overzee kon verwachten. Men nam bijvoorbeeld aan dat het zuidelijk halfrond onbewoonbaar was en dat er allerlei fabelachtige wezens bestonden. Aan het eind van de veertiende eeuw leefden de verschillende beschavingen geïsoleerd met weinig of geen kennis van elkaar.

De concrete kennis over hoe de wereld eruitziet is grotendeels het resultaat van die onderneming en werd vergaard op een reeks lange, moeilijke reizen in de loop van de vijftiende en zestiende eeuw. De Portugese zeevaarders trotseerden de vrees voor het onbekende. Van de uithoek van Europa - "Waar het land eindigt en de zee begint" - gingen ze schep op hun karvelen en kraken.

Het feit dat de bevolking zich al vroeg vestigde in de Portugese kuststreek was bepalend voor de sterke en diepgewortelde tradities van han-

del en visserij, die een doorslaggevende rol zouden spelen in het grote avontuur van de ontdekkingsreizen. De stuwende kracht achter deze reizen was Hendrik de Zeevaarder.

Portugal in de tijd van de ontdekkingsreizen

Bij het begin van de eerste exploraties van de Afrikaanse westkust, speelde de Algarve een belangrijke rol. Pas in de laatste decennia van de vijftiende eeuw nam Lissabon de leidende rol in het hele proces over tengevolge van de centraliserende politiek van de koning. De hoofdstad kreeg een kosmopolitisch karakter.

De Portugese maatschappij uit de tijd van de ontdekkingsreizen vertoonde nog de traditionele hiërarchische structuur uit de middeleeuwen, maar de opening van nieuwe scheepsroutes had tot gevolg dat de leidende aristocratie zich ging interesseren voor de handel. Naast de koning en buitenlandse kooplieden nam ze deel aan de overzeese handel.

De verovering van Ceuta op 21 augustus 1415 betekende het begin van de Portugese expansie in de wereld. De redenen voor deze operatie zijn tamelijk complex en gaan van militair-strategische tot economische overwegingen. De zucht naar prestige van koning Dom Joao I, de aspiraties van de nieuwe adel, het goud dat in de stad werd aangevoerd en de aan de verovering verbonden plundering, de beheersing van een strategische positie tussen de Middellandse zee en de Atlantische Oceaan, de bestrijding van de Mohammedaanse piraterij en steun aan de Portugese zeerovers zijn enkele

van de factoren die bepalend waren voor de interesse van een expansiegebied.

Madeira en de Azoren

De Canarische Eilanden waren de eerste Atlantische eilanden die de Portugezen bezochten (1316-1341), echter zonder er vaste voet te krijgen. De eilanden Porto Santo en Madeira waren in de veertiende eeuw al bekend in Europa, maar pas



Kolonisatie van de Azoren: een familie

vanaf 1419 onderhielden de Portugezen er een regelmatig contact mee. Omstreeks 1425 begon de kolonisatie en enkele jaren later werd de suikerrietcultuur ingevoerd, die zich snel ontwikkelde. De meest westelijke eilanden van de Azorenarchipel werden ontdekt in 1452. Daar werden grote hoeveelheden tarwe en plantaardige verfstoffen geproduceerd. Verder waren ze ook strategisch van groot belang, als steunpunt op de zeerooversroutes van de Atlantische Oceaan.

West-Afrika en de Golf van Guinee

In 1434 passeerde Gil Eanes Kaap Bojador. Hiermee begon het geleidelijke proces van de verkenning van de Afrikaanse Westkust, tot dan toe

voor de Europeanen onbekend gebied. Toen Hendrik de Zeevaarder in 1460 stierf, hadden Portugese karvelen Sierra Leone bereikt. Toen in 1474 het exploratiecontract van de handelaar Fernao Gomez afliep, was de evenaar gepasseerd en waren de Kaapverdische Eilanden, Sao Tome en Principe ontdekt. De voornaamste drijfveer voor de verkenning van de Afrikaanse kust was de bijzonder lucratieve ruilhandel met de autochtone bevolking. De Portugezen ontvingen goud, slaven, ivoor, peper en andere producten in ruil voor weef-



Gil Eanes

sels van geringe waarde, tarwe, voorwerpen van rood en geel koper, paarden en zout. Belangrijke handelsposten waren de factorijen op het eiland Arquim (nu Mauretanië) en Mina (nu Elmina in Ghana)

Van de Evenaar tot Kaap de Goede Hoop



Diogo Cao

In 1482 gaf koning Dom Joao II aan Diogo Cao de opdracht de Afrikaanse kust ten zuiden van de evenaar te verkennen. Het doel was de zuidpunt van Afrika te ontdekken en zo de verbinding tussen de Atlantische en de Indische Oceaan te vinden. Diogo Cao ontdekte de rivier de Zaire. Hij bereikte op een volgende



Bartolomeu Dias

reis in 1485 Serra Parda ten zuiden van Cape Cross. Hij legde vriendschappelijke contacten met de koning van Kongo. Pas in 1488 zeilde Bartolomeu Dias voorbij Cabo da Boa Esperança (Kaap de Goede Hoop). Deze naam illustreert duidelijk de wens van de koning Dom Joao II om Indië te bereiken door de zuidpunt van Afrika te omzeilen.

Oost-Afrika

De Portugezen ondernamen een eerste verkenning van Oost-Afrika toen een vloot onder leiding van Vasco da Gama in 1498 op zoek ging naar de route naar Indië. In het begin van de zestiende eeuw vestigden de Portugezen zich op het eiland Mozambique. Ze bouwden er in 1507 een fort ter ondersteuning van de Afrikaanse handel en de scheepvaart op de route naar Indië. Een andere belangrijke Portugese nederzetting bevond zich in Sofala. Hier werd in 1505 een fort gebouwd om de handel in goud afkomstig uit Monotapa (het huidige Zimbabwe) te beschermen.

Priester Jan

Vanaf de twaalfde eeuw circuleerden er in Europa verwarde en tegenstrijdige berichten over een machtig en welvarend rijk dat zou worden bewoond door christenen en bestuurd zou worden door ene priester Jan. Peno de Covilha, door koning Dom Joao II uitgezonden om de weg over land naar het Oosten te verkennen, kwam in 1492 aan in Ethiopië. Hij meende het gebied te kunnen identificeren als het rijk van priester Jan.

Regelmatige diplomatieke betrekkingen met Portugal kwamen tot stand in 1520. Ze maakten een eind aan de tot dan toe hardnekkige legende rond Priester Jan.

De zeeweg naar Indië

Bij het begin van zijn regering besloot koning Dom Manuel I het door Dom Joao II ontworpen plan voor de overzeese expansie voort te zetten. Hij benoemde Vasco da Gama tot admiraal van een vloot die tot doel had de zeeweg naar het Indië te ontdekken. Daar kwamen immers de specerijen vandaan. Vasco da Gama vertrok op 8 juli 1497 uit Restelo (Lissabon) en bereikte in mei 1498 Calicut (Kozhikode). Hij keerde terug in Lissabon in 1499. De lange reis betekende het begin van een nieuw tijdperk in de betrekkingen tussen Oost en West.

Na de reis van Vasco da Gama werd er een regelmatige vaart op Indië ingesteld. De Portugese Naus (kraken) vertrokken uit Lissabon. Via de route langs Kaap de Goede Hoop bereikten ze Indië na ongeveer zes



Vasco da Gama

maanden. Elk jaar zeilden de vloeten uit in maart of april. Ze vervoerden honderden mensen, Europese producten en zilver, waarmee specerijen en vele andere kostbare goederen werden gekocht.

De Portugese koningen benoemden gouverneurs. Een van de belangrijkste was Afonso de Albuquerque. Hij bracht tussen 1510 en 1515 de strategisch gelegen havensteden Goa, Malakka en Ormuz onder Portugees bestuur. Van daar konden de grote maritieme handelsroutes van de Indische Oceaan worden beheerst.

Arabië en Perzië

De Portugezen hadden weinig contact met Arabië en de omliggende gebieden, bewoond door mohammedanen. Deze mensen stonden vijandig tegenover de Portugese aanwezigheid op de Indische oceaan, onder meer vanwege het belang van de Rode Zee voor de oude handelsroute via de Levant. Aan de ingang van de Perzische Golf beheersten de Portugezen echter het eiland Ormuz, vanaf 1507 een Portugees protectoraat. Daar konden ze profiteren van de lucratieve handel in paarden, tapijten, zilver en andere producten, die via deze belangrijke doorvoerhaven liep.

India, Ceylon en de Indische archipel

De kust van Indië werd meteen in de eerste jaren van de zestiende eeuw door de Portugezen verkend. Omdat er geen vriendschappelijke betrekkingen met Calicut tot stand kwamen, werden er factorijen gesticht in Cochin en Cannanore. Goa, veroverd in 1510, werd de hoofdstad van de Staat van Indië. Duizenden Portugezen trokken naar Indië en vestigden zich verspreid door heel Azië. Tot hun voornaamste bezigheden behoorde het opzetten van een winstgevend handel tussen verschillende Aziatische gebieden.



Beheersing van de handelsroutes tussen de Indische en de Stille Oceaan

De eerste Portugezen bereikten Ceylon (het huidige Sri Lanka) in 1506. Het eiland leverde grote hoeveelheden kaneel. In 1518 vestigden de Portugezen zich op Ceylon en bouwden ze een fort in Colombo.

Het oostelijk deel van de Indische Oceaan werd bij de Portugezen bekend vanaf 1509, na de expeditie van Diogo Lopez Sequiera naar Sumatra en Malakka. De eerste contacten waren weinig positief (volgens de Portugezen), zodat Afonso de Albuquerque in 1511 overging tot de verovering van Malakka. De strategische ligging van de stad stelde hem in staat de belangrijkste handelsroutes tussen de Indische en de Stille Oceaan te beheersen.

China en Japan

Dankzij de reizen van de Portugezen naar het verre Oosten kreeg Europa een realistischer beeld van China en ontdekte het de Japanse beschaving. De eerste Portugees die in China aankwam was Jorge Alvares, in het jaar 1513. In de volgende jaren werden er moeizame contacten opgebouwd met de Chinezen, totdat in 1557 de Portugese aanwezigheid in Macau werd geregulariseerd. De stad werd spoedig een belangrijk centrum van de zijde- en porcelainhandel.

Japan werd in 1543 voor het eerst door Portugezen bezocht.

Ondanks de enorme afstand die Japan en Portugal scheidt, was de invloed van de Portugezen in dit gebied aanzienlijk. Tot de meest belangwekkende feiten die getuigen van die invloed behoren de introductie van vuurwapens en de bouw van de stad Nagasaki.

De ontdekking van Brazilië

Zeker is dat de vloot geleid door Pedro Alvares Cabral op 22 april 1500 bij toeval de Terras de Vera Cruz (heilig kruislanden) ontdekte. De naam werd spoedig veranderd in Brazilië. De eerste contacten met de bevolking waren vriendschappelijk.

Eveneens in 1500 werd Terra Nova (Newfoundland) ontdekt. In de wateren rond Terra Nova wijdde de Portugezen zich aan de vangst van kabeljauw.



De vloot van Cabral

In de eerste dertig jaar van de zestiende eeuw toonde Portugal weinig belangstelling voor Brazilië. Tome Sousa werd door koning Dom Joao III tot gouverneur van Brazilië benoemd. Sousa stichtte in 1549 de stad Sao Salvador (Bahia). Vanaf het midden van de zestiende eeuw werd de suikerproductie de basis voor de ontwikkeling van het grondgebied. Duizenden kolonisten en handelaars trokken naar Brazilië. De slavenhandel voerde duizenden Afrikanen aan, de meesten afkomstig uit Angola.

Heerschappij en rivaliteit

Het verdrag van Tordesillas stelde een denkbeeldige demarcatielijn vast, die 370 mijl ten westen van de Kaapverdische Eilanden liep en de invloedssferen van Spanje en Portugal scheidde. Portugal kreeg het oostelijk deel toegewezen, bestaande uit Brazilië, de kust van Afrika en uitgebreide gebieden van Azië. Het verdrag kon niet voorkomen dat er, nadat Fernao de Magalhaes in opdracht van Castilië zijn reis om de wereld had gemaakt (1519-1521), onenigheid ontstond over de beheersing van de Molukken.



Portugees monopolie betwist door Hollanders en Engelsen

Pas aan het eind van de eeuw werd het Portugese monopolie op de vaart naar de Oost hevig betwist door Hollanders en Engelsen.

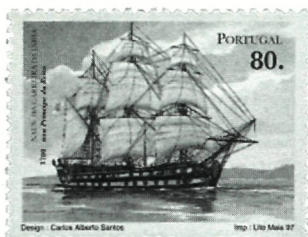
Ze maakten in de loop van de zeventiende eeuw een eind aan de Portugese heerschappij op de Indische Oceaan en in een groot deel van Afrika

De cartografie

De Portugese cartografie uit de vijftiende en zestiende eeuw biedt een overzicht van de wereld dat tot dan toe nooit was bereikt. Portugezen hadden de kusten van vrijwel alle continenten en eilanden van de aarde verkend en waren daarom in staat de omtrekken ervan met grote nauwkeurigheid weer te geven. De kaarten van de Portugese cartografen verwierven een grote internationale reputatie vanwege hun precisie, die het resultaat was van zorgvuldige observatie en het systematisch verzamelen van geografische informatie. Ze hadden grote invloed op de cartografie van andere landen.

De scheepsbouw

De grote zeereizen uit de tijd van de ontdekkingen waren alleen mogelijk dankzij de technische ontwikkeling op het gebied van de scheepsbouw, die zich verder ontwikkelde op grond



De toegenomen kennis maakt een optimaal gebruik van de gunstige winden mogelijk

van de praktijkervaring die werd opgedaan op diezelfde reizen.

In de vijftiende eeuw was de karveel met driehoekige zeilen het meest gebruikte schip. Na de reis van Vasco da Gama werd de leidende positie overgenomen door de Naus (kraken), waarvan de belangrijkste zeilen vierhoekig waren. De Naus die gebruikt werden op de vaart naar Indië hadden een groot tonnage, wat mogelijk was omdat de toegenomen kennis van de routes een optimaal gebruik van de gunstige winden mogelijk maakte.

De flora en de fauna van de nieuwe werelden

De ontdekkingsreizen boden een kennismaking met een uiterst gevarieerde planten- en dierenwereld die in Europa grotendeels onbekend was. De Portugezen bewezen dat er geen fabelwezens bestonden, maakten dieren bekend die men nog nooit eerder hadden gezien of vulden de

bestaande gebrekkige kennis aan, bijvoorbeeld over de olifant en de neushoorn. De kennis over de flora uit de nieuwe werelden die door Portugezen en Spanjaarden waren ontdekt, had enorme gevolgen voor de geografische spreiding van planten. Zo werden maïs, aardappelen en tabak uit Amerika geïntroduceerd in Europa en ging suikerriet de omgekeerde weg.



Ontmoeting van vele andere realiteiten

Het nieuwe beeld van de wereld

De prominente rol die de Portugezen speelden aan het begin van de moderne tijd is te danken aan de durf van de pioniers die de angst voor het onbekende overwonnen en aan het vermogen tot aanpassing en verandering in de vele andere realiteiten die ze door de hele wereld ontmoetten.

Oppermeester(b.d.) A. Jacobs



GOEKINT GRAPHICS

Industriepark 8400 Oostende

tel. 059/ 51 43 43 - fax 059/ 51 44 43 - e-mail: goekint@icon.be

**DRUKWERK
DAT
RENDEERT**

tijdschriften
reklamedrukwerk
horeca- en handelsdrukwerk
kunstboeken
CD-rom

FORSE BLOEI IN DE ZEEROVERIJ

De zeeroverij is een zeer oud bedrijf (de Romeinse keizers moesten er zich reeds met al hun macht tegen verzetten), maar de grote bloei komt pas na de ontdekking van Amerika, om het lokaas van de Spaanse goud- en zilvervloeten. Toen ontstond het algemeen rechtsbewustzijn dat de schepen van iedere Staat bevoegd waren de gevangen zeerovers kort en goed van de ra te laten zwaaien.

In de XIXe eeuw werden herhaaldelijk pogingen ondernomen tot samenwerking tussen de staten om deze misdadigers ook buiten de territoriale wateren te bestrijden, maar zij mislukten...

Pas in 1982 slaagden de VN erin een internationale wetgeving tot bestrijding van de zeeroverij te laten ratificeren door een voldoende aantal Staten, zodat het "Verdrag van Montego Bay" sedert november 1994 van kracht is geworden. Het zal vermoedelijk in 1997 door België worden bekrachtigd.

Maar intussen had de International Chamber of Commerce reeds in 1980 een International Maritime Bureau (IMB) opgericht als een centraal inlichtingsagentschap, niet alleen over zeeroverij (tactiek, getalsterkte, gebruikte wapens, werkterreinen, gestolen goederen, enz.), maar ook over gevallen van fraude met vervalste vervoer- en verzekeringsdocumenten.

De ICC beoogt hiermede de vervolging van de misdadigers door het gerecht te bevorderen, maar meestal vergeefs, omdat sommige Staten de ogen sluiten voor hun nationale zeerovers, die immers geld in het land brengen, ofwel omdat de fraude zo ingewikkeld en grensoverschrijdend opereert, dat de strafvervolg

meestal strandt op moeilijkheden van bevoegdheid of procedure.

Het Verdrag van Montego Bay bepaalt hoofdzakelijk twee begrippen:

- de "zeeroverij" is een onrechtmatige daad, gepleegd door privé personen, bij middel van een vaartuig, op hoge zee, met het doel een ander schip, zijn lading of zijn opvarenden te roven of te beroven;
- de "hoge zee" ligt buiten de 12-mijlszone van de "territoriale zee" en buiten het "continentaal plat", een ondiepe zee van max. 200 ZM; waarop de oeverstaat exclusieve economische rechten uitoefent over eventuele bodemschatten en over de visvangst.

Het Verdrag organiseert ook een Internationale Rechtbank van de Zee te Hamburg, voor de internationale vervolging van de zeeroverij.

Nu moet men zeeroverij niet verwarren met de perfecte legale kaapvaart waarbij privéschepen of staatsschepen een "kapersbrief" krijgen van hun regering, met de opdracht, maar alleen in oorlogstijd, en alleen vijandelijke schepen buit te maken of te vernietigen. Voorbeelden: de Duitse kruiser "Emden" in WO I en de geallieerde "Decoy"-schepen in WO II.

De hedendaagse zeeroverij neemt hoofdzakelijk drie vormen aan:

- overval met zware draagbare wapens, waarbij in een tijdspanne van 20 minuten tot 2 uren, hoofdzakelijk geld, kostbaarheden en waardepapieren worden geroofd (hold up);
- langere inbezitneming (hi-jacking) van meerdere dagen, om de waardevolle lading over te slaan in een ander schip voor haar verkoop in

een internationale haven;

- definitieve "neming", waarbij het silhouet (masten, dekopbouw, schoorsteen, naam, kleuren, enz.) zodanig worden gewijzigd dat het schip onkenneelbaar wordt (phantomship) en met hulp van valse documenten, kan worden doorverkocht.

Deze misdaden, waarbij soms de hele bemanning meedogenloos wordt uitgemoord, grijpen plaats op alle wereldzeeën, maar vooral in de Chinese Zee, de zeeëngten van Singapore en Hong-Kong, de Oost- en West-kusten van Afrika, Z. Amerika.

En er zijn geen aanwijzingen dat de zeeroverij afneemt: tegen 68 gekende gevallen in 1991, telde men er 170 in 1995. De overvallen grijpen nu eerder plaats in de territoriale wateren van Staten, die oogluikend toezien...

Zo luidde in grote trekken de lange, maar zeer boeiende, want met talrijke gebeurtenissen geïllustreerde lezing van Commandant R. Babusiaux, Kapitein ter lange Omvaart, Licentiaat Zeerecht, oorlogsvrijwilliger Royal Navy/Belgian Section, oud-gezagvoerder op vracht- en passagierschepen van Compagnie Maritime Belge, voormalig Chef van het varend personeel en thans Onder-Directeur met rust van deze rederij.

De lezing was georganiseerd door de Afdeling "Recht en Economie" van de Koninklijke Belgische Marine Academie, op 15 januari 1997, in "Alpheusdal" (Berchem) en was, zoals gebruikelijk, open voor alle belangstellenden.

DE OORZAAK VAN HET VERGAAN VAN DE TITANIC

Op 14 april 1912 's avonds verging in de mid-Atlantic het, voor zijn tijd, grootste en veiligste passagierschip in minder dan drie uur tijd. Het schip maakte zijn "maidentrip" in april 1912 met 2227 personen aan boord, waarvan 1500 passagiers. De overigen waren bemanningsleden en dienstenpersoneel. Vertrokken op 10 april uit Southampton werd nog even Cherbourg en Queenston aangedaan om nog enkele passagiers op te nemen. Daarna zette men, in feeststemming, koers naar New-York. Halverwege de Atlantische Oceaan werden ijsbergen gesignaliseerd. In de nacht van 13 op 14 raakte het schip, met een nauwelijks merkbare schok, een ijsberg. De scheepszij werd over een grote lengte opengereten. Het schip brak in twee en zonk. Er waren 705 geredden.

Het grootste passagierschip ter wereld, gebouwd om minstens drie dagen aan de grootste denkbare catastrofes te weerstaan zonk in drie uren. Sedert 1912 stelde men zich de vraag hoe dit mogelijk was geweest.

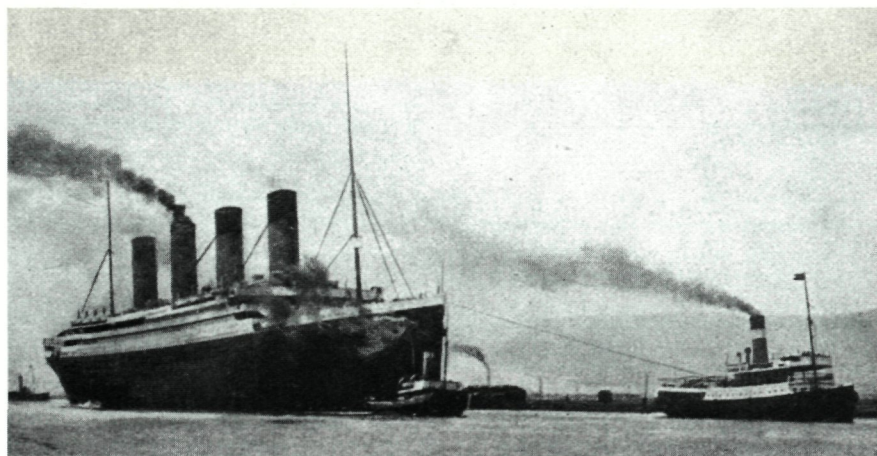
Tot voor kort was er geen enkele hypothese die een verklaring kon geven voor de snelheid waarmee het schip verging. Uitgaande van de schok die men had gevoeld kon de ijsberg hoogstens een paar platen hebben ingeduwde waardoor een hoeveelheid water in het schip kon binnendringen. De enkele geredden die uit de machinekamer konden ontsnappen spraken echter niet van een instroming van water maar van een ware vloedgolf, een muur van water die hen overviel. Voor dit laatste had men geen verklaring en in de 75 daaropvolgende jaren bleef het vergaan van de Titanic een mysterie.

In 1985 localiseerde een Frans-Amerikaanse ploeg het schip in de mid-Atlantische Oceaan op een diepte van 3850 meter. De twee delen van het schip lagen een 600 meters uit elkaar.

In 1987 duikt men met een bathyscape 32 maal op het wrak en brengt men een collectie voorwerpen aan de oppervlakte die in de daaropvolgende jaren wordt behandeld en gerestaureerd.

In 1994 liep in het Maritiem Museum te Greenwich een merkwaardige tentoonstelling over de Titanic met de gerestaureerde en de geconserveerde vondsten die werden bovengehaald.

In 1991 duikt een Canadees geleide ploeg op haar beurt op het schip. Tijdens een van de laatste duikbeurten brengt men een stuk staal van de romp naar boven. Het stuk had behoort tot een van de huidplaten die 3 op 9 meter maten bij een dikte van 25 mm. Nu bleek het opgehaalde stuk, met een diagonaal van 40 cm waarin 3 klinknagelgaten zaten, 25 mm dik te zijn. Het stuk was in zeer goede staat. Het was niet noemenswaardig geoxydeerd of gecorodeerd. Nadat men met veel zorg de aanwezige aangroei had verwijderd vond men op sommige plaatsen nog de originele verflaag terug. Verrassend was echter dat het stuk geen enkel spoor van scheuring vertoonde. Het was zelfs niet vervormd. De boorden van het stuk waren ruw getand afgebroken net zoals gebroken porselein. Men had tot dan toe gedacht dat de ijsberg de scheepshuid had ingeduwde of gescheurd zoals het metaal van een auto bij een botsing. Staal is namelijk soepel en vervormbaar en breekt enkel na plooiing of uitrekking. Om zekerheid te hebben liet de leider van de ploeg een reeks proefstukken ter grootte van een si-



1912: De Titanic vertrekt voor de "MAIDEN" reis

garet uit de plaat snijden. Die zond hij enerzijds naar enkele laboratoria voor mechaniek en chemo-mechaniek in Ottawa. Andere stukken werden overgemaakt aan laboratoria gespecialiseerd in schoktesten. Deze laatste testen werden telkens uitgevoerd op proefstukjes van courant staal en daarna op een proefstukje van het Titanic-staal.

In het eerste geval plooidde het proefstukje in V-vorm en verscheen in het raakpunt van de slag een spoor van scheuring. Bij de proef met het Titanic-staal brak het proefstukje in twee met een kristalheldere klank. Het proefstuk was rechtlijnig in twee gebroken maar de breukvlakken waren ruw als van gebroken aardewerk. De proeven werden ettelijke malen herhaald, telkens vergeleken met dezelfde proeven op gewoon staal. De Titanicstukjes bleken allemaal op dezelfde manier te breken. Uit de proeven bleek dat de staalplaten van de Titanic een te hoog gehalte aan fosfor hadden die het staal zeer broos en breekbaar had gemaakt. Het hoge gehalte aan fosfor was waarschijnlijk te wijten aan de metalen of de cokes gebruikt bij het smeltingsproces. Hierdoor kreeg het vergaan van de Titanic een eenvoudige

verklaring. Toen de ijsberg de romp raakte was er geen elastische plooiing van de platen, maar werden ze gebroken. Een soepel staal van 25 mm dikte zou door de schok geplooid zijn en op sommige plaatsen ingedrukt, maar zou door de vervorming een groot deel van de energie van de schok opgevangen hebben. Het schip zou dooreengeschied en geremd geworden zijn. Iedereen aan boord zou dit flink gevoeld hebben. Er zouden belangrijke waterinbraken zijn geweest maar niet groot genoeg om het schip in 3 uur naar de bodem te zenden.

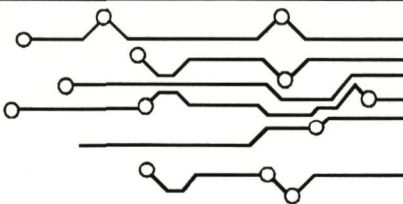
Met de broosheid van de staalplaten van de Titanic gebeurden de zaken helemaal anders. Door de stoot van de ijsberg werden de rompplaten letterlijk gebroken. Dit gebeurde op de ganse lengte van de romp zonder dat men heftige schokken waarnam of dat het schip noemenswaardig geremd werd. Hetzelfde fenomeen doet zich voor wanneer we ons op een porseleinen schotel zetten. We horen het porselein breken zonder enige weerstand te voelen. Met een metalen bord zal men de weerstand voelen tijdens de vervorming van het metaal. De platen van de Titanic waren 3 op 9 meter dus 27 m² in

oppervlakte. Als dergelijke plaat onder druk van de ijsberg breekt presenteert zich een gat van 27 m² aan het water. Het volstaat dat enkele platen op een gelijkaardige manier breken om een gat in de scheepsrump van 100 m² en meer te krijgen. Men kan dan ook begrijpen dat de enkele geredden uit het benedenschip spraken van een vloedgolf die in het schip sloeg. Dergelijke gaten in de romp kunnen op geen enkele manier opgestopt worden. Het vergaan van de Titanic was al bepaald bij de eerste schok.

In 1910 was de techniek van de scheepsbouw ver vooruit op die van de metalurgie. De scheepsbouwers hadden met alles rekening gehouden; snelheid, luxe, comfort en decor. Een zaak hadden ze verwaarloosd namelijk de breekbaarheid van de gebruikte staalsoort na te gaan.

Het lijkt wel een detectieve-story. 75 jaar na het zinken van de Titanic in de mid-Atlantic op een diepte van 3850 meter bepaalt men in een laboratorium de oorzaak van het gebeuren. Je moet het toch maar doen.

Oppormeester (b.d.) J.-B. Dreesen

FRANK		
DIERICKX		
INFORMATICA		
BVBA		
PC-netwerken onder Novell NetWare en Windows NT standaard- en maat- software Cubic boekhouding, facturatie, voorraad- & orderbeheer, opleidingen		service en support Tulip computers Hewlett Packard printers Epson printers Ricoh faxen en copiers USRobotics modems
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90 e-mail frank@fdi.be		

STANAVFORLANT terug in "thuiswateren"

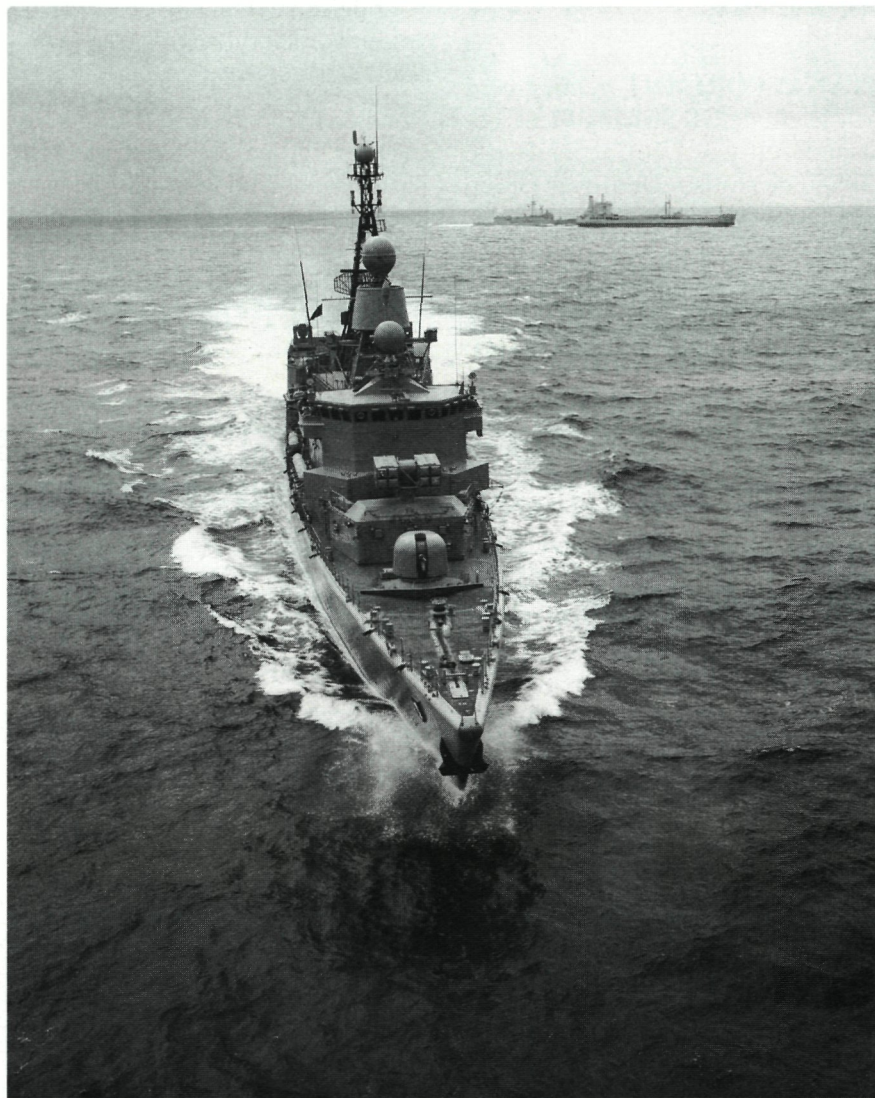
Van 17 tot 20 februari 1997 liep **STANAVFORLANT (SNFL)**, onder het bevel van Commodore Peter van der GRAAF, RNIN, de haven van Antwerpen binnen. Tijdens dit bezoek was het permanente NAVO-vlootverband samengesteld uit de fregatten **HMS Cornwall**, **USS Stark**, **HMNS Van Nes**, **SPS Andalucia** en **HMCS Fredericton** en de Duitse destroyer **FGS Rommel**.

SNFL's vorige bezoek aan een Belgische haven dateert al van bijna 5 jaar terug, namelijk mei 1992.

Naar jaarlijkse gewoonte zou het eskader ook in 1993 een bezoek aan één van onze havens brengen doch op het einde van de NAVO-oefening *LINKED SEAS 93* kreeg SNFL opdracht koers te zetten naar de Adriatische Zee om samen met de schepen van STANAVFORMED en WEUCONMARFOR het maritieme VN-embargo tegen ex-Joegoslavië te doen naleven.

Het was pas in mei 1996, na 34 maanden en amper één maand voor het einde van Operatie *SHARP GUARD* (16 juni 1996), dat SNFL de Adriatische Zee verliet om terug te keren naar de Atlantische Oceaan. Ook hier kregen de schepen een druk programma af te werken.

Na een korte opwerkingsperiode en enkele kleinere oefeningen nam het eskader, samen met 80 schepen en 120 vliegtuigen uit 13 NAVO-landen, in september 1996 deel aan de NAVO-oefening *NORTHERN LIGHT/BRIGHT HORIZON*, het grootste maritieme NAVO-manoeuvre georganiseerd sinds het begin van het VN-embargo in de Adriatische Zee. In oktober volgde dan de Pfp-oefening *Coop VENTURE* in de Baltische Zee waarna de Atlantische Oceaan overgestoken werd waar SNFL tot begin december deelnam aan de anti-drug en humanitaire operaties in de Caraïben.



Het was dan ook niet verwonderlijk dat tegen eind 1996 de schepen zo'n 150.000 zeemijl afgelegd hadden en tientallen havens bezocht.

Ook in 1997 heeft SNFL een drukke agenda af te werken.

Begin dit jaar werd al intensief geoefend in de noordelijke Atlantische wateren met ondermeer de *JOINT MARITIME COURSE 97-1* (24/2 tot 10/3) om na een paar kleine oefeningen koers te zetten naar het IBERLANT-commandogebied voor deelname aan *LINKED SEAS 97* (5 tot 19/5) waaraan dit jaar meer dan 90 schepen en 120 vliegtuigen uit 17

landen deelnamen. Nadien stak het eskader de Atlantische Oceaan over naar Canada voor *Exercise MARCOT* (16 tot 27/7). Tijdens deze oefening, waarbij SNFL optrad in haar rol van "Immediate Reaction Force" (IRF), lag de nadruk op maritime interdiction operaties.

Amper 2 weken later stond het volgende manoeuvre, *Exercise UNITAS* (14 tot 18/7), op het programma, een oefening in het Caraïbisch gebied met de US Navy en Latijns-Amerikaanse marines.

In augustus volgt dan *Exercise UNIFIED SPIRIT* (11 tot 30/8). Deze

oefening is een voorbereiding op *Exercise STRONG RESOLVE 98*, wat het grootste NAVO-manoeuvre moet worden sinds de *TEAMWORK*- en *OCEAN SAFARI*-type oefeningen van de jaren-80.

Tijdens *UNIFIED SPIRIT* zal **STANAVFORLANT** geïntegreerd worden in de US Striking Fleet, bestaande uit een US Carrier Battle Group, de Cruiser Destroyer Group 2 en een amphibische landingsgroep.

INTERVIEW met CDRE. Peter van der GRAAF, RNIN 29e COMSTANAVFORLANT

Hebben de internationale ontwikkelingen en de veranderde strategische situatie met het einde van de Koude Oorlog een invloed gehad op de opdrachten en het trainingsprogramma van STANAVFORLANT?

Het valt niet te ontkennen dat het einde van de Koude Oorlog een invloed gehad heeft op de werking van het eskader. De meest ingrijpende verandering is natuurlijk de samenwerking met onze vroegere vijanden, waarbij we nu samen streven naar een gemeenschappelijke veiligheid in een wereld vol nieuwe uitdagingen. Nergens anders bleek dit zo duidelijk dan tijdens ons werk dat we de afgelopen jaren gedaan hebben in opdracht van de Verenigde Naties (VN) en de NAVO in ex-Joegoslavië. En natuurlijk is er de verschuiving van "blue water"- naar "green & brown water"- operaties.

Desondanks blijf ik de mening toegedaan dat we ook onze operationaaliteit moeten blijven behouden in de meer traditionele taken en opdrachten zoals ASW, ASuW en AA.

Het doel van deze oefening is de interoperabiliteit van **SNFL** met de US Navy te evalueren en de deelnemers kennis te laten maken met het maritieme CJTF-concept. Dit concept zal voor de eerste maal op grote schaal getest worden tijdens *STRONG RESOLVE 98*.

Rond de herfst keert **SNFL**¹ dan terug naar Europese wateren, meer bepaald naar de Middellandse Zee waar het, samen met **STANAVFORMED**,

zal deelnemen aan *Exercise DYNAMIC MIX* (29/9 tot 14/10).

Eens te meer toont het trainingsprogramma van **SNFL** aan dat de permanente NAVO-vlooteskaders een ideaal instrument zijn om tegemoet te komen aan de vraag naar onmiddellijk inzetbare eenheden voor het uitvoeren van allerlei opdrachten, waar ook ter wereld.

Werden er lessen getrokken uit de deelname aan operatie SHARP GUARD?

SHARP GUARD heeft eens te meer aangetoond hoe belangrijk het is om te beschikken over een maritieme gevechtskracht (Seapower). Wat we in de Adriatische Zee gedaan hebben is natuurlijk niet nieuw omdat we al gewoon waren met andere NAVO- en WEU-partners samen te werken. Een nieuw aspect was wel de nauwere samenwerking met andere nationaliteiten. Mede door onze aanwezigheid in de Adriatische Zee hebben we het VN-embargo tegen het voormalige Joegoslavië, Servië en Montenegro met succes uitgevoerd. Tevens gaven we morele en logistieke steun aan de op het land gestationeerde troepen.

Recentelijk kreeg STANAVFORLANT opdrachten toegewezen die niet zuiver militair waren. Ik denk



hierbij aan de anti-drug operaties, humanitaire opdrachten, enz. Denkt U dat uw eskader, en de andere NAVO-eskaders, in de toekomst meer van dergelijke opdrachten zal toegewezen krijgen?

SACLANT heeft duidelijk gemaakt dat we in de toekomst meer buiten

¹ Van 15 september tot 10 december 1997 zal **BNS WANDELAAR** ingedeeld worden bij **STANAVFORLANT**

de traditionele NAVO-gebieden zullen ingezet worden, hetzij onder VN-vlag, hetzij onder een ander verbond. Het is dan ook van groot belang om de samenwerking met andere marines verder te ontwikkelen zodat we in staat zijn gemeenschappelijke problemen, van welke aard dan ook, samen op te lossen. Ik denk hierbij aan humanitaire bijstand bij rampen of andere calamiteiten, aan anti-narcotica, vredes- en crisis-management operaties.

Er zal ook meer nadruk gelegd worden op het verder uitbouwen van het CJTF-concept en het opereren in de kustwateren (littoral warfare) als onderdeel van multi-nationale en triservice verbanden.

Waarschijnlijk zullen situatie zoals in het voormalige ex-Joegoslavië zich meer en meer voordoen. Zal de NAVO genoodzaakt zien de structuur van haar permanente vlootverbanden te herzien?

Een herhaling van een situatie zoals zich in ex-Joegoslavië voordeed is natuurlijk goed mogelijk hoewel de geschiedenis ons leert dat exacte herhalingen zelden voorkomen. Maar om zulke crises zo goed mogelijk op te vangen wordt het Combined Joint Task Force (CJTF) -concept verder uitgebouwd. Dit zal ons de nodige flexibiliteit geven om in een groot aantal scenario's tijdig en efficiënt te reageren. Ik ben ervan overtuigd dat de maritieme CJTF ons de beschikking zal geven over een gamma van mogelijkheden zodat we de meeste uiteenlopende opdrachten zullen kunnen uitvoeren.

Hoe ziet U STANAVFORLANT evolueren op korte en lange termijn? Is er een specifiek gebied in de maritieme oorlogsvoering waaraan volgens U meer aandacht moet besteed worden?

Onder de leiding van SACLANT is er momenteel een werkgroep met de studie van dit onderwerp bezig. Allerlei soorten operaties worden in beschouwing genomen zoals Non-combattant Evacuation Operaties (NEO), Maritime Interdiction Operaties (MIO), ondersteuning aan landoperaties en humanitaire hulp.

We moeten ons echter realiseren dat de omvang en structuur van het eskader ook limieten kan stellen aan de uitvoerbaarheid van dit soort operaties.

Door de forse besparingen op de defensiebudgetten werden vele marines genoodzaakt hun eenheden en hun personeel in te krimpen. Nochtans is er een toename in het aantal opdrachten van zowel nationale als de NAVO-vlootverbanden. Denkt U dat op termijn de marines hun verplichtingen zullen moeten verzaken wegens een tekort aan effectieven (schepen en personeel)?

Na de Koude Oorlog en het instorten van de Sovjet-Unie verminderde het risico voor een totale oorlog.

Regeringen namen dan ook gretig van de gelegenheid gebruik om verregaande bezuinigingen op de defensiebudgetten door te voeren.

Het gaf aan de marines ook de gelegenheid terug eenheden vrij te maken voor andere taken. Ondertussen is er wel een toename merkbaar in kleinere, lokale conflicten waarvoor aan de NAVO om tussenkomst gevraagd wordt door o.m. maritieme eenheden te sturen ter ondersteuning van deze meestal VN-operaties, wat op termijn inderdaad kan leiden tot een tekort aan operationele eenheden.

Momenteel blijken de NAVO strijdkrachten op praktisch dezelfde sterkte te blijven als voor de Koude Oorlog-periode omdat er meer schepen beschikbaar kwamen. En met de uitbreiding van de NAVO mogen we misschien zelfs een toename van operationele eenheden verwachten als onze nieuwe partners hun bijdrage leveren aan de NAVO-vlootverbanden.

Zullen de bi-laterale samenwerkingsakkoorden en de eventuele oprichting van een "Europese Marine" vlootverbanden zoals STANAVFORLANT niet overbodig maken?

De integratie tot een Europese Marine acht ik voorlopig nog specula-

tief. Binnen de NAVO hebben er altijd een aantal aanvullende bilaterale verbanden bestaan; om er maar enkele te noemen: EURO-Corps, NL/UK Amphibische Strijdkrachten en Belgisch/ Nederlandse ABNL. Ondanks deze onderlinge akkoorden blijven alle NAVO-partners toch sterk verbonden met de Alliantie. Toch zijn we voorstander van de ontwikkeling van een Europese identiteit binnen de NAVO en de CJTF want het moet namelijk mogelijk zijn om met Europese NAVO-eenheden deel te nemen aan operaties geleid door de WEU i.p.v. onder een NAVO-commando.

De omstandigheden waarbij dit zich kan voordoen zijn vastgelegd in de "Verklaring van St.Petersburg"

Hoe ziet U de samenwerking met de PfP-landen evolueren? Mag men op termijn verwachten dat ook zij hun schepen zullen indelen bij de permanente NAVO-vlootverbanden?

Samen met onze Pfp-partners blijven we, op het gebied van peace-keeping, humanitaire hulp- en SAR-operaties samenwerken. IFOR is hier een goed voorbeeld van. Het is dan ook niet uitgesloten dat deze landen, op termijn, eenheden zullen toewijzen aan onze vlootverbanden.

De Pfp-marines hebben reeds verschillende kennismakingssessies gehad met de NAVO-procedures en werkwijzen. Toch blijven de oefeningen eerder elementair. Zou het niet wenselijk zijn de moeilijkheidsgraad van de oefeningen te verhogen zodat een integratie vergemakkelijkt zou worden?

Ik wil erop wijzen dat de laatste maanden de scenario's van de Pfp-oefeningen aanzienlijk complexer waren. De meest recente maritieme Pfp-oefening Coop VENTURE 96, gehouden in de Baltische Zee staat bekend als de meest ambitieuze tot nu georganiseerd. Het ganse gamma van normale NAVO-oefeningen kwam aanbod, gaande van gezamenlijke mijnenbestrijding, onderzee-

bootbestrijding tot embargo- and Rules-of-Engagement (ROE) operaties.

Welke belangrijke maritieme ontwikkelingen verwacht U voor de toekomst? En wat zal voor uw eskader de grootste uitdaging hierop zijn?

Ik zie als belangrijkste maritieme ontwikkeling een toename van wereldwijde operaties in gezamenlijke internationale verbanden. Doch met het wegvallen van de Berlijnse Muur en toename van het aantal lokale brandhaarden zien we een toename in het inzetten van maritieme NAVO-eenheden, hetzij op vraag van de VN, of van de NAVO. We zullen ons daarom moeten voorbereiden voor internationale operaties met laag geweldspectrum, meestal buiten ons normaal operationeel gebied.

Desondanks mogen we niet vergeten dat we aan alle soorten oorlogsvoering het hoofd moeten kunnen bieden. Maritieme strijdkrachten

staan immers bekend om hun flexibiliteit, hun operationele multi-inzetbaarheid waar ook ter wereld.

Door zijn karakteristieken is een oorlogsschip uitermate geschikt voor het gebruik over het gehele crisisspectrum en in de diplomatie. Door het juridisch statuut van de open zee kan men een aanzienlijk aantal schepen ontplooiën als afschrikmiddel tot dicht bij mogelijke crisishaarden en dit zonder de minste vorm van geweld.

STANAVFORLANT zal daarom haar operationele inzetbaarheid op peil moeten houden en aantonen dat het zowel binnen als buiten het NAVO-operatiegebied haar taken kan vervullen.

Het eskader is nog steeds van vitaal belang en moet optreden als een onmiddellijk inzetbare strijdkracht daar waar de NAVO dit nodig acht en de kern vormen waarrond, in geval van een conflict, een grotere maritieme strijdkracht kan opgebouwd worden.

Wat zou U willen verwezenlijkt zien tijdens uw periode als COM-SNFL?

Vooreerst zou ik de samenhang en de teamspirit tussen de bemanningen die deelnemen aan STANAVFORLANT willen verhogen. Ik ben ervan overtuigd dat het de mensen zijn die, in een internationaal verband zoals ons eskader, bepalend zijn voor het handhaven van de hoge operationele inzetbaarheid. Door een goede motivatie, vriendschap en de bereidheid kennis te nemen van elkaars procedures, operationele vaardigheden en nationale gewoontes en gebruiken zal SNFL altijd een belangrijk instrument blijven voor de regeringen van de NAVO-deelnemers.

Guy A.H. Toremans

**THUIS
BIJ DE BANK
VAN HIER**



KREDIETBANK



MARITIEM PANORAMA

RMT OPGEDOECT: EINDE VAN EEN GROOTS EPOS

Wanneer dit artikel zal verschijnen, zal onze Regie voor Maritiem Transport (RMT) al opgedoekt zijn. Het einde van een lang en groots epos kwam op 28 februari 1997 toen de ferries en jetfoils van onze staatsrederij voor het laatst op Engeland vaarden. Na 150 jaar trouwe dienst op de havens van Harwich, Folkestone, Dover en Ramsgate sloot RMT de boeken. Wat een grootse viering had moeten zijn, ontaarde in een bittere teleurstelling. Door de laksheid en het immobilisme van onze federale beleidsverantwoordelijken verdwijnt onze vlag van de Kanaaldiensten. Aan heel wat faam in de maritieme sector komt aldus op een lamelendige manier een einde.

Voor dat laatste dienstjaar deed RMT het met partner Sally niet zo schitterend. De toeristische trafiek op Ramsgate daalde tot een dieptepunt en enkel het ro/ro-vrachtverkeer haalde een kleine winst ten opzichte van de drie vorige jaren. Het gecumuleerde exploitatieverlies van RMT bereikte de 15 miljard BEF en de gegenereerde toegevoegde waarde daalde onder de 0,5 miljard, hetzij een verlies met ruim 300% ten overstaan van eind de jaren 80.

Toeristisch verkeer opnieuw achteruit

Qua toeristisch verkeer verloor RMT zo'n 197.000 passagiers in 1996, vooral gemotoriseerde reizigers. Enerzijds was er voor deze laatsten de lok van de Chunnel, terwijl anderzijds de braderieprijzen voor de overtochten hoofdzakelijk voetpassagiers aantrokken. Zo haalde RMT slechts 1.555.350 passagiers in 1996, hetzij 11,3 % minder dan het jaar voordien of een absoluut dieptepunt.

De gevoelige achteruitgang van de gemotoriseerde passagiers uitte zich duidelijk in de balans van de vervoerde toeristische voertuigen: 210.450 eenheden, hetzij 19,5% minder dan in 1995. Ook hier werd het dieptepunt bereikt. Een nog groter verlies had RMT geleden zo de blokkade van de havens van Calais en Duinkerke in het najaar 1996 niet had plaats gehad. Ook de afschaffing van internationale treinverbindingen van en naar Oostende had een ongunstige weerslag op de toeristische Kanaaltrafiek van RMT.

Marktaandeel op kanaalroutes

Qua vrachtverkeer deed RMT het iets beter in 1996. Het aantal vervoerde vrachteenheden beliep 85.520, hetzij 4,5% meer dan het vorige dienstjaar. Deze balans is trouwens de beste sinds 1992, toen 94.632 vrachteenheden geboekt werden. Dit neemt niet weg dat het globale marktaandeel van RMT op de Kanaalroutes onder de 5% slonk in 1996, wat ook op dat vlak een absoluut dieptepunt betekende.

Kijken we nu naar de gezamenlijke prestaties van RMT en partner Sally Line op de Oostende-Ramsgatelijn, dan stellen we vast dat ze samen 154.176 vrachteenheden vervoerden in 1996, hetzij een licht verlies van 2,8%. RMT boekte zoals gezegd 85.520 vrachteenheden (+4,5%) en Sally 68.656 (-10,4%) in 1996. Voor dat jaar slonk het gezamenlijk marktaandeel van de pool RMT/Sally tot amper 10% voor de lijnen op Ramsgate vanuit Oostende en Duinkerke samengenomen. Dit alles vatten we samen in tabel I en II hieronder:

Tabel I		
RMT 1996	Aantal	Evolutie 1996/95
Passagiers	1.555.350	-11.3%
Toer. voert.	210.450	-19.5%
Vrachteenheden	85.520	+4.5%

Tabel II		
RMT/Sally Oostende '96	Vrachtraf. in eenheden	Evolutie 1996/95
RMT	85.520	+4.5%
Sally	68.656	-10.4%
Totaal	154.176	-2.8%

Personeelskosten overstijgen toegevoegde waarde

Qua omzet en toegevoegde waarde zijn nog geen definitieve cijfers gekend voor 1996. Voorlopige ramingen hebben het over een omzet van circa 3 miljard BEF en een

gegenereerde toegevoegde waarde van om de 500 miljoen. Trouwens heel de ro/ro-sector van de Oostendse haven leed de laatste jaren verliezen aan toegevoegde waarde ondanks de groeiende betekenis van de privé-transportondernemingen zoals CCC en Maenhout.

We stellen vast dat RMT in de periode 1992-1995 zo'n 30% van haar omzet verloor en bijna 75% van haar toegevoegde waarde. Eenzelfde achteruitgang is vast te stellen qua bedrijfsresultaten en financieel patrimonium. Alleen het personeelsbestand is nagenoeg ongewijzigd gebleven zodat we tot de crisissituatie gekomen zijn dat de personeelskosten ruimschoots de gegenereerde toegevoegde waarde overtreffen.

Eind februari 1997 werd RMT op operationeel vlak opgedoekt. Door

de laksheid en het immobilisme van onze maritieme beleidsverantwoordelijken is onze vlag verdwenen op de kanaalroutes. De tragische doodsstrijd van RMT is voorbij.

H. Rogie

DE OOSTENDSE HAVEN IN 1996

Voor de Oostendse haven stond 1996 opnieuw in het teken van de RMT-perikelen. Het hele jaar door werd er inderdaad gepalaberd over de toekomst van onze staatsrederij tot de fatale beslissing van 20 september genomen werd. Hierdoor kregen de renovatiewerken minder aandacht, al was het ook op dat vlak niet zo denderend.

Inderdaad, enkel de werken voor de aanleg van een zwaaidok in de voorhaven zijn vermeldenswaardig. Deze werken startten in het najaar 1994 en waren nog in uitvoering in 1996. Ter herinnering: het gaat om de aanleg, ter hoogte van het zeewezendok, van een zwaairom met een diameter van 300 m., uit te voeren in verschillende fasen.

Zwaaidok en zeeluis

Deze renovatiewerken waren gepland voor de jumbo-ferries die RMT op de toenmalige Oostende-Doverlijn zou inzetten. Zoals we weten, kwam alleen de "Prins Filip" in de vaart en die heeft op 28 februari 1997 zijn laatste trip naar Ramsgate mogen maken. Jumbo-ferries zullen dan uit het Oostendse havenbeeld verdwenen zijn, terwijl aan de voorhen bestemde zwaaidok verder zal gewerkt worden. Een paradoxale situatie dus, die beslist niet getuigt van een visie op lange termijn wat betreft het renoveren van het havencomplex.

Een identieke situatie dreigt te ont-

staan in verband met de bouw van de 10.000 ton-zeeluis ter hoogte van De Bolle. De onteigeningen hiervoor werden in 1995 uitgevoerd en tal van mensen moesten hierdoor hun woning verlaten. De voorbereidingswerken voor de nieuwe sluis zouden in het najaar 1996 starten, maar er kwam helemaal niets van in huis. Het VEV en de VHV, tegenstanders van dit project, zorgden ervoor dat Openbare Werken de daartoe bestemde kredieten niet kreeg.

RYCO-jachthaven en nieuw havenbedrijf

De beloofde start van de sluiswerken kwam er dus niet in 1996.

Dit had voor gevolg dat de verplaatsing van de Ryco-jachthaven naar de voorhaven niet kon geregeld worden. De huidige RYCO-lokatie moet immers verdwijnen zo de sluis gebouwd wordt en ook voor deze operatie moeten de nodige kredieten verleend worden.

Daarbij komt nog dat men in 1996 het zelfs niet eens was over de nieuwe lokatie van het RYCO-complex. Men ging redetwisten over drie mogelijke plaatsen waar de jachthaven kon ingeplant worden.

De "Halve Maan", gelegen aan de voorhaven, scheen evenwel de beste oplossing te leveren, maar ook hiervoor waren geen kredieten voorhanden. Ook op dat vlak bleef dus alles zoals het was.

Een nieuw feit in 1996 was de oprichting van het autonoom gemeentebedrijf (AG) Haven Oostende, dat vanaf 1 januari 1997 operationeel moest worden. Dit sterk gepolitiseerde beheersorgaan kreeg meteen felle kritiek omtrent zijn samenstelling, temeer daar de vzw "Oostendse Havengemeenschap" uit de directieraad geweerd werd. Vermeldenswaardig is het feit dat het nieuwe havenbedrijf ook inzage krijgt in het beheer van de voorhaven waar de RMT nog tot 1 maart 1997 opereerde.

Een zwart jaar: RMT wordt opgedoekt

Zo komen wij tot het top evenement van het jaar 1996: het opdoeken van RMT. De beslissing hiertoe viel op 20 september. De problemen van onze staatsrederij waren al lang gekend, maar de gepaste oplossing werd door de federale regering alsmaar op de lange baan geschoven. Tot het te laat werd om nog een nieuwe strategie uit te dokteren zodat de fatale beslissing moest genomen worden. Wat een groots feest moest worden voor het 150 jarig bestaan van de ferryverbindingen tussen Oostende en de Britse zuidkust, onttaarde in een teleurstellende failliet. Opnieuw verliest de Ensorstad een brok van haar maritiem erfgoed en weer moet met de vinger gewezen worden naar onze beleidsverantwoordelijken die uitmunten in immobilisme en incompetentie inzake alles wat met zee en scheepvaart te maken heeft.

Maar wellicht is er nog hoop voor Oostende. RMT ruimt inderdaad de plaats voor de pool Holyman/Sally, die met twee catamaranferries en drie ro/ro-vrachters de verbinding Oostende-Ramsgate verzekert vanaf maart 1997.

Intussen raken de eerste cijfers van de Oostendse haventrafiek 1996 gekend. RMT haalde circa 1,7 miljoen passagiers en 74.000 vrachteenheden (-9%), terwijl de handelshaven onder stadsvoogdij 2.781.971 ton (-7%) zeegoederentrafiek realiseerde, waarvan ruim de helft aan ro/ro-vrachters van de Sally-lijn. In een volgende bijdrage bespreken we de eindcijfers meer in detail.

Kortom was 1996 een zwart jaar voor de Oostendse haven. De nieuwe pool Holyman/Sally die vanaf maart 1997 operationeel werd, betekent een grondige kentering in de shortsea-trafiek van de haven. Hopelijk biedt ze voldoende garanties tot welslagen.

H. Rogie



Avez-vous déjà la
"Cravate Marine"?

Hebt U reeds een
"Marinedas"?

OOSTENDSE HANDELSHAVEN VERLIESLATEND IN 1996

Voor het tweede opeenvolgende jaar ging de zeegoederentrafiek in 1996 achteruit in de Oostendse handelshaven. Te oordelen naar de cijfers die we zopas ontvingen, daalde het verhandelde goederenvolume met 6,2% tot 2.782.661 ton. De Sally-lijn op Ramsgate deed het ook dat jaar minder goed, wat de neerwaartse trend van de Oostendse zeetrafiek verklaart.

In 1995 was de balans van het zee-goederenverkeer in de Oostendse handelshaven met 13,7% regressief geweest. Alle grote zeetrafieken leden toen verliezen, inzonderheid de ro/ro-goederen van de Sally-lijn die met liefst 16,3% achteruit boerden. In 1996 bleef de neerwaartse trend voortduren alhoewel het minder scherp was afgetekend, namelijk -6,2%. Andermaal gingen de ro/ro-goederen van de Sally-lijn achteruit, ditmaal met 12,5%.

De Oostendse handelshaven volgde in 1996 de algemene regressieve trend van onze zeehavens. Niettemin was er een merkelijk verschil te bespeuren: overal zat de ro/ro-traffic in de lift uitgezonderd in de Oostendse handelshaven. Zelfs de zieltogende RMT boekte een lichte winst.

Voor de rederij Sally was 1997 belist een slecht jaar, want ook de Duinkerke-Ramsgatelijn leed een verlies van zo'n 15% qua vrachtvervoer. Daarom ook zal Sally in 1997 zijn Kanaaltraffic in Oostende concentreren en met partner Holyman proberen het tij te doen keren. Hopelijk ondergaat ze niet te zeer de concurrentie van Dart Line die vanaf april '97 een vrachtdienst op Dartford zal starten vanuit Zeebrugge. De Oostendse Sally-activiteiten kunnen we aldus in tabel I hieronder resumeren:

Tabel I		
Ro/ro-goed. 1996	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1996/95
Aanvoer	647.278 t.	-6.3%
Afvoer	837.892 t.	-16.8%
Totaal	1.485.170 t.	-12.5%

Afvoervolume bepaald regressief

In 1996 was het hoofdzakelijk de afvoer vanuit Oostende die bepaald teruglopend was. Daar leden de ladingen van Sally-line immers zwaar verlies. Noteren we dat de geboekte balans het resultaat was van 1.508 aanlopen en evenveel afvaarten van koopvaardij schepen met een gemiddelde unitaire tonnenmaat van 4.814 BRT. Aldus samengevat in tabel II:

Tabel II		
Oostende 1996	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1996/95
Aanvoer	1.861.033 t.	-0.4%
Afvoer	921.628 t.	-17.2%
Totaal	2.782.661 t.	-6.2%

Volgens deze tabel is het duidelijk dat vooral de afvoer het moeilijk had in 1996. Slechts twee trafieken zijn hier vermeldenswaardig: de Sally-ladingen bestemd voor Ramsgate en de kunstmeststoffen van het CNO/UCB-bedrijf van Zandvoorde. Beiden leden zware verliezen zoals blijkt uit tabel III hieronder:

Tabel III		
Afvoer 1996	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1996/95
Ro/ro-goed.	837.892 t.	-16.8%
Kunstmeststof	75.955 t.	-21.2%
Andere traffic	7.781 t.	-
Totaal	922.528 t.	-17.2%

Naar een wijziging van het trafiekpatroon

Wat nu de aanvoer betreft, stellen we vast dat slechts twee grote trafieken verlieslatend waren in 1996: de ro/ro-goederen van Sally en de chemische basisprodukten bestemd voor het CNO/UCB-bedrijf. De petroleumprodukten -hoofdzakelijk stookolie voor RMT en de vissersvloot- deden het prima, maar hoe deze trafiek na het verdwijnen van de RMT-ferries zal evolueren is vooralsnog niet geweten. Ook de grondige reorganisatie van het CNO/UCB-bedrijf kan de aanvoer van chemische produkten sterk beïnvloeden. Aldus geresumeerd in tabel IV:

Tabel IV		
Afvoer 1996	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1996/95
Bouwmaterialen	844.390 t.	+0.5%
Ro/ro-goederen	647.278 t.	-6.3%
Petroleumprod.	157.370 t.	+32.8%
Chemische producten	51.816 t.	-3.4%
Sepeoliet	44.336 t.	+27.9%
Andere trafieken	111.843 t.	-
Totaal	1.861.033 t.	-0.4%

Concluderend was 1996 voor de Oostendse handelshaven getypeerd door de verdere regressie van Sally's ro/ro-trafiek. In 1997 zal het klassieke trafiekpatroon van de stadshaven wellicht sterk gewijzigd worden door de verwachte kentering in de trafieken van chemische produkten en stookolie alsook door de concentratie van Sally's ro/ro-trafiek in Oostende. Ook zullen staats- en handelshaven gefusioneerd zijn en komen hopelijk nieuwe rederijen vanuit het gerenoveerd havencomplex opereren.

H. Rogie

OOSTENDSE HAVEN WIL HET TIJ DOEN KEREN

Op verzoek van het havenbestuur van de Ensorstad bracht de Nationale Bank van België een studie over het economisch belang van de Oostendse havenzone. Antwerpen en Gent kwamen eerder aan de beurt alsook de luchthaven van Zaventem. Drie belangrijke parameters kwamen voor dit onderzoek in aanmerking: de tewerkstelling, de gegenereerde toegevoegde waarde en de gedane investeringen.

Het gaat dus om een overzichtelijke studie die op empirische en objectieve wijze werd verricht, verklaarde ons de heer Reynders van de Nationale Bank op een recente persconferentie. De periode 1991-95 werd onder de loep genomen, zodat de afbouw van de RMT-activiteiten en het opstarten van de pool Holyman/Sally hier niet in aanmerking konden genomen worden.

Een schrijnend gebrek aan investeringen

Volgens deze studie deed de Oostendse havenzone het niet bijster goed gedurende de beschouwde periode. Qua werkgelegenheid daalde het effectief met 16% tot 4.607 in 1995. Zowel in de private als in de openbare sector (Marine) was de regressie scherp afgetekend. Ook de failliet van Polyship had een negatieve weerslag. Deze neerwaartse trend zal voor 1996 en 1997 nog versnellen door het opdoeken van RMT.

Qua toegevoegde waarde stelt men een achteruitgang van 28 % vast tot 6,294 miljard BEF. Hoofdverantwoordelijke voor deze scherpe regressie is het gecumuleerde exploitatieverlies van RMT dat thans zo'n 15 miljard BEF benadert. Per werk-

nemer bedroeg de toegevoegde waarde in de Oostendse haven 2,1 miljoen BEF in 1995, daar waar Antwerpen 4,3 miljoen scoorde en Gent 3,5 miljoen.

Voor de investeringen noteerde men een terugloop met 14% tot 1,129 miljard BEF. Hier waren vooral de industrieën regressief inzonderheid de chemische en visverwerkende bedrijven. Per werknemer beliepen de investeringen in de Oostendse havenzone 296.000 BEF in 1995 tegenover 792.000 voor Antwerpen, 373.000 voor Gent en 550.000 voor het nationaal gemiddelde.

Volgens de heer Reynders is het duidelijk dat de Oostendse haven op sociaal-economisch vlak slechts scoorde in de jaren 1991-95. Voor '96 en '97 zullen de resultaten nog negatiever zijn gelet op de afbouw

van RMT. Er wordt te weinig geïnvesteerd in de haven, zowel door de overheid als door de privé-ondernemingen. Op dat vlak gaat het dus niet goed in de Oostendse havenzone, concludeerde de heer Reynders; er moet beslist nieuw bloed gepompt worden in het havengebeuren.

Naar de noodzakelijke kentering

Na dat somber beeld van de sociaal-economische evolutie van de Oostendse havenzone, schetste havencoördinator Paul Gerard de objectieven die het nieuwe autonoom havenbedrijf wil bereiken om het tij te doen keren. De middelen hiertoe zijn de uit te voeren renovatiewerken met behulp van verhoogde investeringsbudgetten, het aantrekken van nieuwe shortsea-traffic en een nieuwe commerciële aanpak van het havenbeleid.

Qua renovatie zijn thans volgende werken aan de gang: de herinrichting van ro/ro-brug nr 1 voor het aanleggen van de Holyman-catamarans; de 2de fase van de heraanleg van het zeewezendok voor nieuwe ro/ro-traffic; de aanleg van terreinen rond voornoemd dok; het verlengen van de Diepwaterkaai tot aan de vroegere Zeevaartschool. Laatsgenoemde werken startten pas op 1 maart.

De bedoeling van deze renovatiewerken is van dit jaar nog de terminal van Holyman/Sally klaar te krij-

gen, daarbij 2 nieuwe ligplaatsen aan het Zeewezendok te creëren, 1 bijkomende ro/ro-brug te hebben aan de verlengde Diepwaterkaai en TRW-parking beschikbaar te hebben aan de vroegere ligplaatsen 3 en 4 van RMT. Voor het uitvoeren van al deze werken zou een budget van 577,2 miljoen BEF op de begroting 1996 ingeschreven staan.

Qua geplande werken vermeldde de havencoördinator de aanleg van een cruisekaai en een eerste herschikking van de voorhaven in 1998 alsook de aanleg van terreinen in de achterhaven en de herbouw van een passagiersterminal in 1998-99. De ontsluiting van de achterhaven door het bouwen van een 10.000 ton-sluis zou verschoven worden naar eind 1999, maar hierover kwam weinig nieuws aan het licht.

Oostende als volwaardige snelhaven uitbouwen

Het uitvoeren van deze havenwerken moet gezien worden in het raam van een nieuwe strategie, nu de RMT-activiteiten opgedoekt worden. Hierbij wordt het accent gelegd op de ontwikkeling van de passagiers- en vrachtrafik op shortsea-routes. Qua passagiersverkeer mikt Oostende op de Holyman/Sally-lijn op Ramsgate en het aantrekken van nieuwe ferryverbindingen op UK. Een bescheiden streefcijfer van jaarlijks 2 miljoen passagiers wordt vooropgesteld, daar waar het

nu zo'n 1,5 miljoen is. Ook zouden in de toekomst cruiseschepen naar Oostende aangetrokken worden voor wekelijkse calls in het toeristisch seizoen.

Qua activering van de vrachtrafik voorziet Oostende diversificatie in het ro/ro-verkeer zowel qua soorten als qua bestemmingen. Zo zouden buiten UK ook andere bestemmingen moeten tot stand komen, ondermeer naar Skandinavië en het Iberisch schiereiland. Ook hier zijn de streefcijfers bescheiden: 2 à 3 regelmatige lijndiensten met minimum 250.000 vrachteenheden (thans zo'n 150.000) qua ro/ro-verkeer en zo'n 2 miljoen ton bij voor andere trafficen aan de Diepwaterkaai en in de achterhaven tegen het jaar 2000.

Concluderend onthouden wij van deze persconferentie dat Oostende zinnens is het tij te doen keren en haar havenbeleid op een professionele en commerciële manier wenst te runnen. Nu RMT haar monopolie over de voorhaven prijsgeeft, zijn de middelen daartoe beslist ruimer geworden. Van die gelegenheid moet dan ook gebruik gemaakt worden om Oostende de kans te geven zich tot volwaardige snelhaven voor shortsea-verkeer te ontplooiën.

H. Rogie

DE HAVEN VAN NIEUWPOORT IN 1996

Nieuwpoort, gelegen aan de monding van de IJzer, is niet alleen de grootste jachthaven van Noordwest-Europa. Van oudsher is het ook een vissershaven waarvan de bedrijvigheid stilaan aan het slinken is. Sinds de zeventiger jaren heeft de haven van de IJzerstad ook een commerciële functie met de aanvoer van

zand- en grintsoorten, terwijl twee jaar geleden met een veetrafik vanuit Engeland werd gestart.

La Rochelle mag wel de grootste jachthaven van ons continent heten, maar Nieuwpoort is nog altijd de belangrijkste jachthaven van Noordwest-Europa. Met zijn 2.000 lig-

plaatsen heeft het een economische toegevoegde waarde van ongeveer 1 miljard BEF per jaar. Wanneer men bedenkt dat Openbare Werken slechts 1,4 miljard aan investeringen in Nieuwpoort deed gedurende de laatste 50 jaar, is het economisch rendement van de jachthaven bijzonder gunstig te noemen.

Daarom ook zou het nuttig zijn dit havengedeelte uit te breiden en er nieuwe aanlegplaatsen te creëren. Zo wordt gedacht aan het aanleggen van een nieuw dok aan de Kromme Hoek. Concrete plannen hiervoor liggen klaar. Tevens zijn er projecten om de bestaande Novus Portus verder uit te breiden, wat een goedkopere oplossing zou zijn. Tenslotte wordt gedacht ook het vroegere marinedok om te bouwen tot jachthaven.

Uitvlagging Nieuwpoortse vissersvaartuigen

Als jachthaven heeft Nieuwpoort de wind in de zeilen. Minder goed is het evenwel gesteld met de activiteiten van de vissershaven. Daar waar Oostende en Zeebrugge het in 1996 veel beter presteerden dan het jaar voordien, kende Nieuwpoort slechts een kleine heropflakking. De aanlandingen van vissoorten bereikten 832 ton, hetzij 1,1% meer dan in 1995. Hun globale brutowaarde steeg tot 108 miljoen BEF, hetzij een winst van 11,7%. Deze betere prijsstijging was in hoofdzaak te danken aan de prijstoe name van tong, die zo'n 40% hoger lag dan in 1995.

De kabeljauw-, gul- en wijtingaanvoer werd opnieuw een echte flop. Ook de spanvisserij werd in 1996 nauwelijks bedreven. Enkel de tongvisserij boekte succes. Globaal bekeken kan gesteld worden dat de rendabiliteit van de Nieuwpoortse vloot zich op een positieve kentering kon verheugen net als de Oostendse en Zeebrugse vloot.

We noteren nochtans dat de Nieuwpoortse vloot, hoofdzakelijk Eurokotters, 20 eenheden telde in 1996, hetzij 1 meer dan het jaar voordien. Onder hen meerden evenwel 6 eenheden nooit in Nieuwpoort aan. Aan de uitvlagging van de Nieuwpoortse vloot is dus nog geen einde gekomen.

Zandtrafiek regressief

Wat nu de handelshaven betreft, stellen we vast dat de trafiek van zand- en grintsoorten gevoelig achteruit ging in 1996. Slechts 599.079 ton van die bouwmaterialen werden er aangevoerd, hetzij 22% minder dan in 1995. De vraag naar deze produkten was trouwens bepaald regressief. We noteren nog dat de aanloopbeurten van de grintzuigers tot 630 daalden, wat 19% minder was dan het vorige jaar.

Deze bouwmaterialen worden gebag-gerd in de Noordzee en per estuariumschepen aangevoerd aan de Nieuwpoortse terminal van de firma Verhelst. Die is gelegen op de rechteroever van de ijzer, rechtover de vismijn. Van daaruit worden ze naar het onmiddellijke achterland per vrachtwagen vervoerd.

Plannen bestaan om de primitieve terminal van de handelshaven te moderniseren. Zo zouden de aanlegkaden versterkt en verlengd worden zodat de trafiek er kan opgevoerd worden. In praktijk komt daarvan echter niets in huis, net als de plannen om vanuit Nieuwpoort een supersnelle ferryverbinding met Engeland op te starten. Nu Holyman/Sally met dergelijke vaartuigen vanuit Oostende op Ramsgate opereert, kan Nieuwpoort zijn plannen zeker laten vallen.

Veetrafiek verlieslatend

Vermeldenswaardig voor Nieuwpoort is de opstarting in 1995 van een veetrafiek vanuit de Britse haven Brighlingsea. Het gaat om de aanvoer van levende schapen verzekerd door de Deense cargo "Caroline". Men zal zich herinneren dat de eerste aanlegbeurten van het schip voor hevige incidenten zorgden, veroorzaakt door een zekere dierenbeschermingsorganisatie.

In de loop van 1996 deed de "Caroline" slechts 31 maal de haven van Nieuwpoort aan tegenover 169 in 1995. Er valt dus een gevoelige regressie van die veetrafiek te constateren: 33.325 ton tegenover 181.675 ton levend vee in 1995. In tegenstelling tot wat algemeen verwacht werd, gaat deze trafiek een stille dood tegemoet. Samen met de aanvoer van zandwinningsprodukten is deze veetrafiek één van de twee maritieme handelstrafieken van de Nieuwpoortse haven.

Samengevat mag men stellen dat Nieuwpoort in de eerste plaats een jachthaven van formaat blijft en die functie in de toekomst nog gevoelig zal versterken. Daartegen kennen de visserij-activiteiten een langzame regressie, deels te wijten aan de strengere quota opgelegd door de Europese Commissie, deels door de uitvlagging van de vloot. Wat de handelshaven betreft, is het duidelijk dat de twee zeetrafieken bijzonder afhankelijk zijn van de conjunctuur in de bouwsector en in de veehandel. Ook moet gewezen worden op de gebrekkige infrastructuur zodat vooral de zandwinningstrafiek moeilijk de gewenste uitbreiding kan krijgen.

Tenslotte dient nog aangestipt dat de plannen van Nieuwpoort in verband met de uitbreiding van shortsea-cruisetrips niet gerealiseerd worden en ze derhalve beperkt blijven tot een dagelijkse trip van de "Seastar" tussen Nieuwpoort en Oostende.

H. Rogie

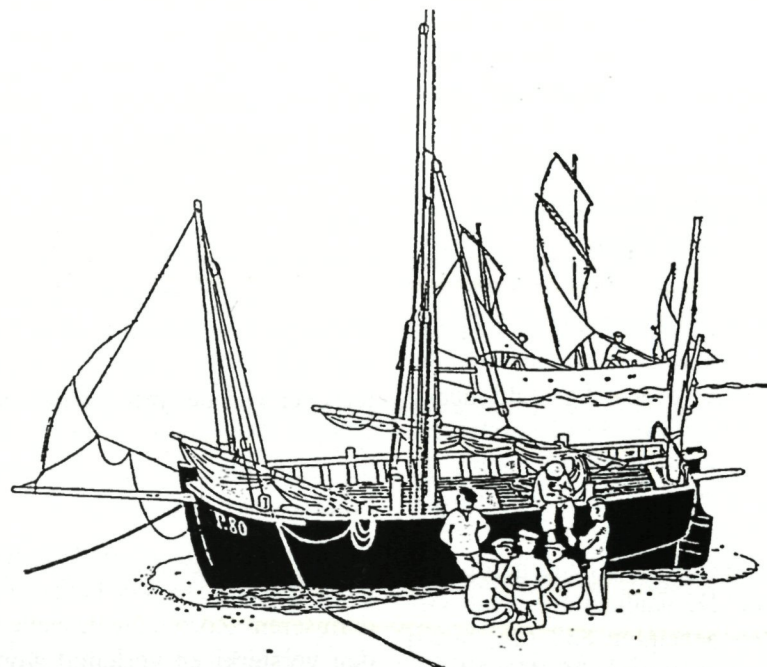
De Panneschuit Deel I

Bouw van een model van een halfgedekte Pannepot

Tegemoetkomend aan de vraag van vele lezers hebben we besloten de draad met modelbouw terug op te nemen. In de eerstvolgende nummers zal er aandacht zijn voor de opeenvolgende fases in de bouw van een halfgedekte Pannepot, een vissersvaartuig uit de jaren 1895.

Voor deze bijdrage gaat onze dank naar de modelbouwclub "t Disseltje" en de heren Georges Verleene en Gaby Casiers.

De redactie.



Woord vooraf:

Om een goed model te kunnen maken hebben we eerst en vooral zo getrouw mogelijke plannen nodig. Aan de hand van foto's, informatie uit het museum, een vormplan uit een tijdschrift van december 1943 en na uren lange discussies mag ik onze vriend Gaby Casier namens ons allen van harte bedanken voor het vele teken- en hertekenswerk van de plannen en werktekeningen. Door een tekort aan documenten en informatie blijven er jammer genoeg ons nog steeds vraagtekens over, maar deze plannen benaderen wel het meest de werkelijkheid van een bepaalde pannepot.

Ook moet ik opmerken dat de bouwmethode die verder wordt beschreven niet die bij uitstek is, maar die wel voor mij het gemakkelijkst uit te voeren is. Trouwens ieder bouwt volgens zijn kunnen en met de mid-

delen die hem beschikbaar zijn. Maar in de verdere beschrijving zullen zowel ervaren als nieuwe leden nuttige bouwtips vinden.

Het model dat ik verder zal beschrijven is dat van een halfgedekte pannepot uit de jaren 1895 met l.o.a. 10,53 m, breedte 3,5 m en de holte is 1,30 m op schaal 1/20 of 5 cm p.m.

Het model zelf:

Veel materiaal hoeven we niet te hebben, maar toch zijn er bepaalde werktuigen onmisbaar zoals:

- een figuurzaag of eventueel lintzaagmachine
- stanley-messen of cutter
- een paar fijne, scherpe houtbeitels
- enkele soorten nijptangen en kleine vijltjes
- wat grof en fijn schuurpapier
- houtlijm, secondenlijm en kleine nageltjes

- ook enkele wasspelden en papierklemmen
- een elektrische soldeerbout van \pm 75 Watt
- een gewone boormachine of liever een miniboormachine
- onmisbaar is wel een kleine schaaf en een spokschaafje
- naaigerief voor de zeilen
- en wat schildergerief

Ik heb ook geprobeerd de originele houtsoorten te gebruiken zoals:

- eik voor voor- en achterstevens, kiel en achterspiegel, reling en stutten, banken, klampen, bolders en losse planken
- olm voor de huidplanken
- grenenhout voor dek, luik en schotten
- Pitch-pine voor rondhouten en es voor de roeispanen

Wel hebben we eiken plankjes nodig van verschillende dikten zoals 2 mm, 2,5 mm, 3 mm, 3,5 mm, t.e.m. 5 mm, 1 rechte lat van 8 mm dikte en ongeveer 28 mm breed voor de kiel en een lat van 8 x 30 mm voor de beide stevens. Voor de huidplanken hebben we maar 2 verschillende dikten nodig, nl.: 2,5 mm en 3,5 mm, maar deze olmen plankjes moeten minstens 60 cm lang zijn en \pm 10 cm breed. Het gebruik van olmen plankjes hangt af van de afwerking van het model. Wanneer we de romp nadien zwart schilderen is het niet persé noodzakelijk olm te gebruiken; men kan ook triplex van 2 en 3 mm gebruiken. Wie wel de originele houtsoorten wil gebruiken en deze thuis niet op de juiste dikte kan schaven kan wel terecht bij een collega of schrijnwerker in de buurt. Wat triplex van 4 mm en 6 mm dikte hebben we ook nodig. Laten we nu overgaan tot het bouwen van het eigenlijke model.

Het plan I is het vormplan of lijnenplan van de pannepot. Dankzij het geheel van horizontale, verticale en dwarsdoorsneden komen we aan de juiste vorm van het model. De stippe lijn duidt de bovenzijde van de spanten aan langs de zijde van het schip.

De tekening nr. II is een typische doorsnede door de put ongeveer ter hoogte van snede nr. 5. Let wel dat de breedte van de spant geleidelijk verbreedt naar de kiel toe. Volgens "Onze zeilvischsloepen" van Frans Bly, zijn de verschansingsplanken even zwaar als de zijdsplanken, nl. 2,5 mm.

Het plan nr. II geeft alle spanten aan die we moeten verzagen uit een stuk triplex van 4 mm. De inkeping onder de WL (waterlijn) is 8 mm breed = dikte van de kiel. Ook kunnen we de eiken stutten (bovenaan 4 mm, op dekhooft 5 mm) tegen de uitgezaagde valse spanten lijmen. Persoonlijk verkies ik daarmee wat te wachten omdat we ook zullen rekening moeten houden met de zwedingen van de stutten (zie dekplan nr. V). De bovenzijde van de spanten stemt overeen met de onderzijde van het afgewerkte dek. Ik persoonlijk werk liever met een vals dek, t.t.z. bovenop de spanten nagelen we een triplex van \pm 2 mm (vals dek) en daarboven lijmen we het eigenlijke dek. Natuurlijk moeten we daarvan iedere spant de bovenzijde met \pm 2 mm verlagen. Voor latere controle is het aan te raden zowel de verticale als de WL op beide zijden van de spanten te tekenen. Op de voorzijde van spant 9 lijmen we een strook triplex voor bevestiging van het voordek (bij een vals dek moeten we ook die 2 mm aftrekken). Vergeten we ook niet een gat te zagen aan SB zijde van spant 6. Dit is trouwens ook de toegang tot het roef.

Op plan nr. IV vinden we de juiste vorm en grootte van kiel, voor- en achterstevens en langse spant. Uit eiken latjes van 8 mm dikte zagen we zeer zorgvuldig de kiel en de beide stevens. We lijmen die met secundelijm of gewone houtlijm vast. We kunnen ook met een rechte kiel

werken maar dan moeten we de voorstevens met de naarloop (knie) de kiel verbinden. De achterstevens wordt met de kiel verbonden met een dooierman (zie fig. nr. 1).

Nadien zagen we uit triplex van 6 mm de langse spant volgens plan nr. IV. We voorzien van de bovenzijde tot aan de WL uitsparingen van 4 mm (= dikte van de valse spanten). De onderlinge stukken als stevens, kiel en langse spant moeten perfect in elkaar passen en worden dan tegen elkaar gelijmd. Zorg er wel voor dat de langse spant juist in het midden van de kiel en steven past. We kunnen ook multiplex van 8 mm gebruiken voor de langse spant wat het lijmen en ook later het bevestigen van de beplanking vergemakkelijkt. Bij eventueel gebruik van vals dek dient hier ook de bovenzijde van de langse spant verminderd met \pm 2 mm (dikte van vals dek).

Op de tekening nr. VI zien we in het midden de ware grootte van de achterspiegel. De volle buitenste lijn stemt overeen met de binnenzijde van de achterspiegel, terwijl de stippe lijn de buitenzijde aanduidt. De achterspiegel bestaat uit eiken plankjes van 3,5 mm dik en variërend van 10 tot 15 mm breed. Men is niet verplicht om alle plankjes even breed te zagen, omdat dit in de werkelijkheid ook niet het geval was. Op de werf gebruikte men eiken planken van diverse breedte die er beschikbaar lagen om zo weinig mogelijk verlies te hebben. De zijkanten van de plankjes mogen heel lichtjes afgeschuind worden, om zo iedere plank beter te laten accentueren (zie fig. 2).

Eens goed aan elkaar gelijmd (met houtlijm) tekenen we de beide omtrekken van de achterspiegel en de verticale as mooi over (met carbonpapier) en zagen we die heel zorgvuldig uit langs de binnenzijde (met

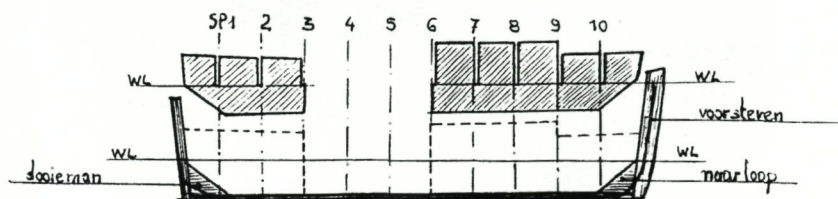


fig. 1

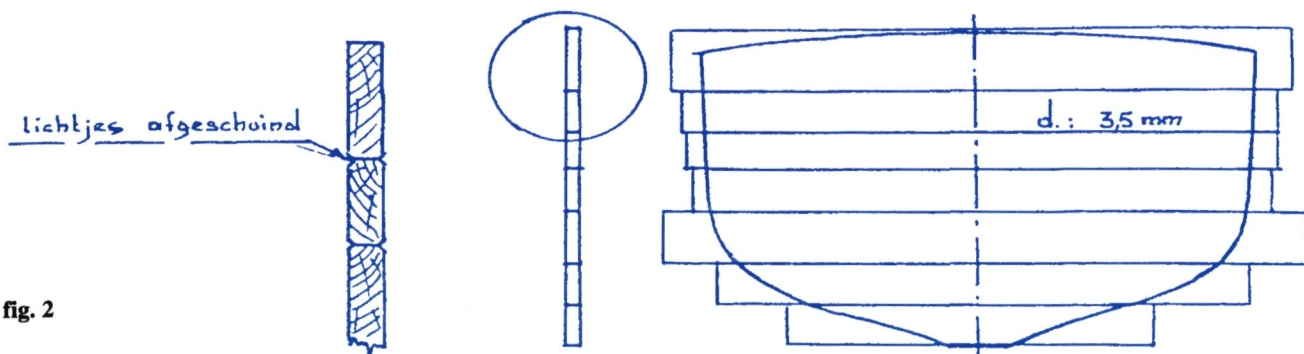


fig. 2

figuurzaag). Als dit gebeurd is kunnen we nu de overeenstemmende spanten half op half en haaks op de kiel en langse spant lijmen en dit met uitzondering van spant 4 en 5. Dit is een secuur werkje. De waterlijn (WL) getekend op de langse spant en de spanten moet juist overeenkomen. De bovenzijde van de spanten moet mooi onderling parallel blijven (Zie fig. 3).

Om een vast geheel te bekomen is het wel aan te raden tussen iedere spant horizontale haakse plankjes te lijmen (zie fig. 4).

Dit geldt tussen achterspiegel tot spant 3 en tussen spant 6 tot spant 10. Met behulp van een latje controleren we ook de vloei van de onderzijde van het dek.

Op de bovenzijde van de spanten lijmen en nagelen we de 3 valse dekken nl. achterdek, middendek (boven roef) en voordek. Wel moeten we zorgen dat de zijkanten heel mooi vloeien van achterspiegel tot voorsteven. Let ook op de symmetrie t.o.v. de as-lijn. Met behulp van een smal en soepel latje die we tegen de spanten houden, vijlen en wrijven we de

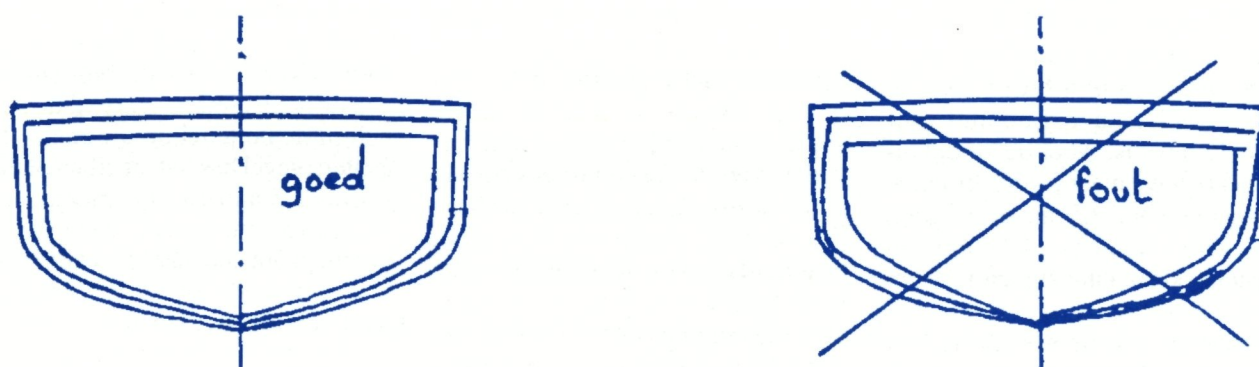


fig. 3

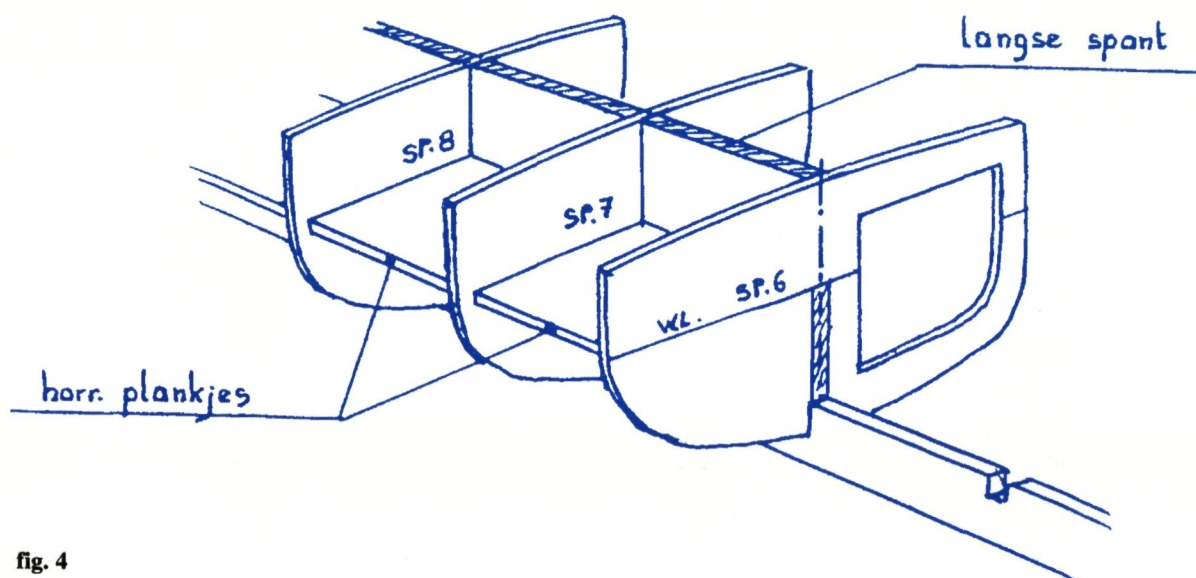
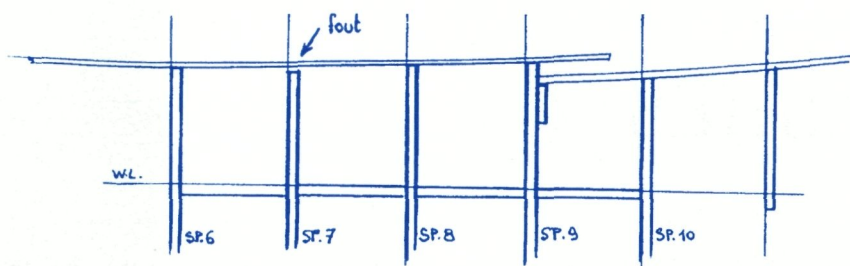


fig. 4



uitstekende kanten van de spanten weg. Deze handeling moet zeer zorgvuldig uitgevoerd worden en wel op verschillende plaatsen zowel aan SB als aan BB zijde indien we een mooie vloeiende vorm willen bekomen. De buitenhuidbeplanking moet plat tegen de spanten kunnen gelijmd en genageld worden (zie fig. 5).

Ik verkiees om de 5 spanten in de put te plaatsen nadat de beplanking reeds is aangebracht. Maar om vervorming of kromtrekken van het model te voorkomen vind ik het wel noodzakelijk om de valse spanten 4 en 5 met elkaar te verbinden door een horizontaal plaatje triplex. Dit geheel moet wel afneembaar zijn (zie fig. 6).

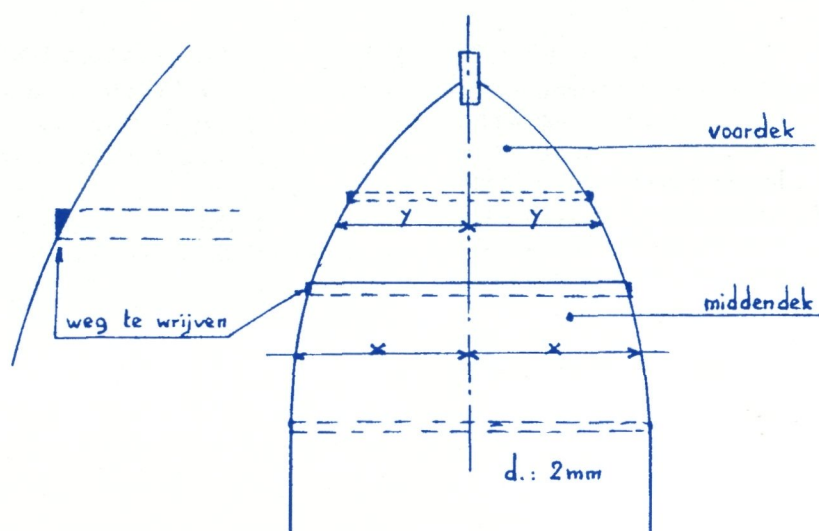


fig. 5

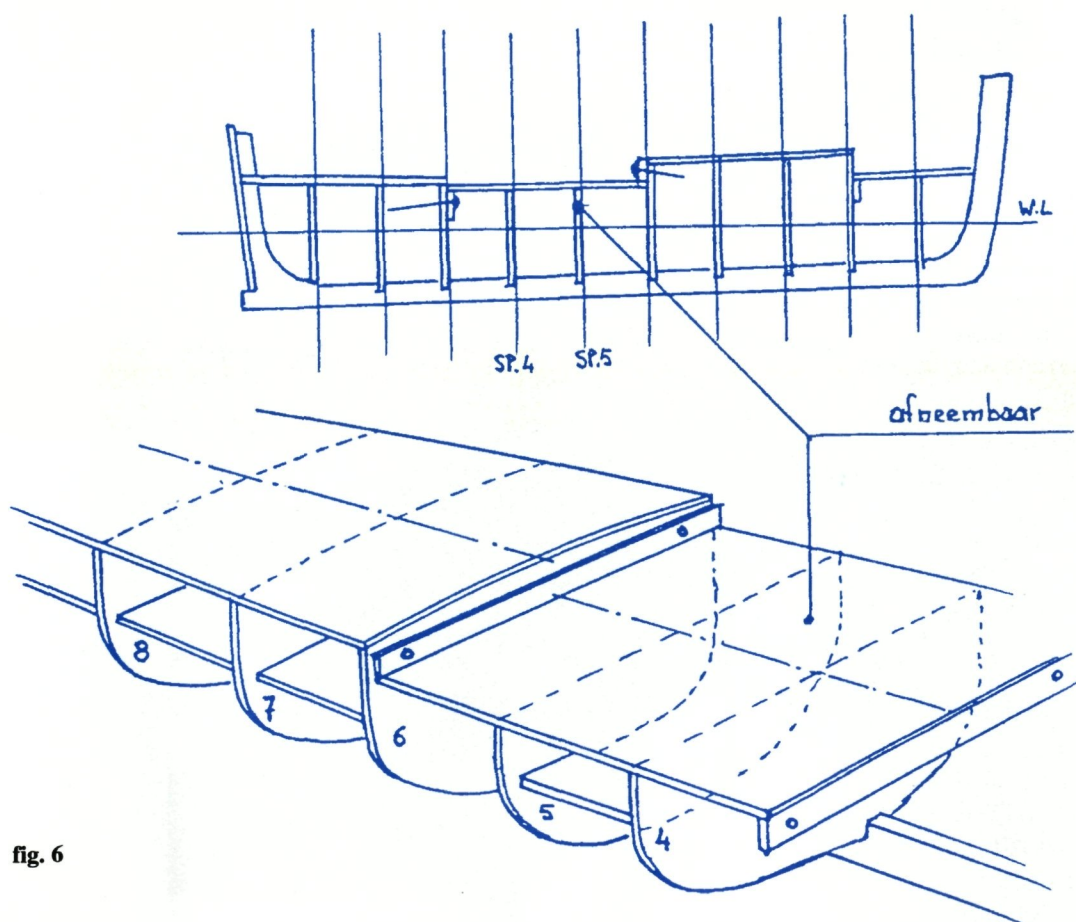


fig. 6

wordt vervolgd

NEWSFLASHES

BNS WESTHINDER ontmanteld

Op 12 mei ll. verliet BNS WESTHINDER Zeebrugge voor het droogdok in Antwerpen waar het fregat "gekannibaliseerd" werd. Bij gebrek aan een koper gaf de Minister van Defensie, Dhr. Poncelet, toelating alle nog bruikbare uitrusting en wisselstukken van de WESTHINDER te recupereren als "spare-parts" voor de 3 overblijvende fregatten: BNS WIELINGEN, BNS WANDELAAR en BNS WESTDIEP.

Op 28 juni ging de WESTHINDER als "naakte romp" terug naar Zeebrugge. Hier zal het fregat wachten tot het naar een sloopwerf zal gaan.

3 Belgische CMT's overgedragen aan Franse Marine

BNS DIANTHUS (M 918), BNS FUCHSIA (M 919) en BNS IRIS (M 920), de 3 CMT's die onze marine naar aanleiding van het Plan Delcroix (het defensie-herstructureringsplan van 1992) uit actieve dienst moest nemen, werden aan de Franse marine verkocht.

Tijdens een officiële plechtigheid in de marinebasis van Zeebrugge werd de eerste van deze 3 Tripartite klasse mijnenjagers, de ex-IRIS, op 19 maart officieel overgedragen aan de Marine Nationale. Het vaart nu onder de naam FNS VERSEAU (M 651).

Op 30 mei zal de ex-FUCHSIA voortaan als FNS CEPHEE (M 652) onder Franse vlag varen, gevolgd op 28 augustus door ex-DIANTHUS. Haar nieuwe naam wordt FNS CAPRICORNE (M 653).

BNS TRUFFAUT testplatform voor STERNE-veegsysteem

De hoogzeemijnenveger BNS TRUFFAUT (M 908) wordt momenteel op Belgische Scheepswerf SKB-Antwerpen omgebouwd tot een testplatform voor het Franse Thomson STERNE-veegsysteem dat zal gebruikt worden aan boord van de nieuwe kustmijnenvegers (KMV's).

De toekomstige KMV-bemanningen zullen zich zo vertrouwd kunnen maken met dit veegsysteem

De ombouw van de TRUFFAUT kost ongeveer 70 miljoen BEF en omvat het slopen van het bestaande veegtuig op het achterdek, de weg-

name van de opbouw tot aan de schoorsteen en installatie van het STERNE-veegsysteem.

De STERNE Influence Sweep is een modulair veegsysteem dat opereert in de "doelsimulatie-mode" (simulatie van akoestische en magnetische signaturen van verschillende types schepen). Het bestaat uit een AP5 akoestisch veegtuig en 6 onderling verbonden magnetische componenten (solenoides) die achter de KMV gesleept worden op een onderlinge afstand van 10 tot 20 m (afhankelijk van het type schip dat men wil simuleren en de snelheid waarmee het vegen zal uitgevoerd worden).

Als alles volgens schema verloopt zal het prototype in de herfst van 1998 uitgetest te worden.



M908 TRUFFAUT

**BNS LIBERATION (P 902)
op OPENDEUR-dagen
VOZM-L&O**

Van 16 tot 20 mei ll. hield de Vereniging van Oudgedienden Zee-macht Leuven & Omgeving (VOZM-L&O) haar jaarlijkse open-deur-dagen. Zoals stilaan een traditie geworden is lag de riviernelboot BNS LIBERATION afgemeerd in de Leuvense vaartkom, langs zij VOZM-L&O clipper-clubboot "JOSEE". Als hoofdstad van de Provincie Brabant denkt de Stad Leuven er dan ook aan haar kandidatuur te stellen om het Peterschap van een van de nieuwe KMV's op zich te nemen.

Op de persconferentie, voorgezeten door de Leuvense Schepen van Toerisme, C. Devlies, verduidelijkte KVK L. DELPRAT, Hoofd ZS/IRP,

waarom de aanwezigheid van de LIBERATION belangrijk is voor de Belgische Marine. Onder het bevel van IMC Albert "Berten" Fonteyne wordt de LIBERATION nog uitsluitend gebruikt voor "public relations"-opdrachten omdat het schip, sinds de afschaffing van de militaire dienstplicht, een van de weinige middelen is om de marine-vlag in het binnenland te tonen en de voeling met de bevolking te behouden. Het is misschien omdat de pers zelden aandacht besteedt aan de opdrachten van onze marine dat de bevolking zich amper bewust is van het feit dat een efficiënte marine belangrijk is voor een maritieme natie zoals ons land. Verschillende ministeries en gouvernementele instanties blijken van het nut van de marine in vreedstijd overtuigd te zijn daar zij regelmatig een beroep op haar doen voor het verlenen van as-

sistentie bij diplomatieke, politieke, economisch en humanitaire opdrachten. Als het budget voor de marine echter ter sprake komt durven zij het nut van een Belgische marine wel eens in vraag stellen.

Het is misschien goed dat de marine zichzelf wat meer in de belangstelling tracht te brengen zodat de bevolking attent gemaakt wordt op het feit dat een marine ten dienste staat van de natie, voor eender welke maritieme opdracht waar ook ter wereld.

Temeer daar zij met het verdwijnen van de Regie voor Maritiem Transport, het uitvlaggen van de Belgische koopvaardij naar Luxemburg en de teloorgang van de Belgische visserij de laatste maritieme vertegenwoordiger voor België is.



INFO MARINE

Marinebasis Zeebrugge maakt zich klaar voor Vlootdagen '97

De komende Vlootdagen te Zeebrugge zullen plaats grijpen op 12, 13 en 14 juli e.k. telkens van 10.00 uur tot 18.00 uur.

Ook dit jaar is er een groot aanbod van geplande activiteiten zodanig dat zowel jong als oud ten volle van deze Marinedagen zullen kunnen genieten.

Grote publiektrekker is uiteraard de open door van de bezoekende schepen van 10.30 tot 12.00 uur en van 13.30 tot 17.00 uur.



Hebben dit jaar reeds toegezegd:

Duitsland Allemagne	P6160KRANICH
Frankrijk France	F 785 JEAN MOULIN
USA	WMEC 912 LEGARE
UK Royaume-Uni	F235 MONMOUTH
NL Pays-Bas	MB54 HARLINGEN

Verder zijn er de diverse demonstraties en tentoonstellingen, het optreden van de Marine Muziekkapel en de harmonie van het Marinekadettenkorps.

Voor diegenen die zin hebben even van wal te gaan zijn er havenrondvaarten voorzien met de Zeemeeuw en de Spin.

Nu hopen op een stralende zon en het kan voor de organisatoren niet meer stuk.

La Base Navale de Zeebruges se prépare aux "Journées de la Flotte" 1997

Les prochaines Journées de la Flotte de Zeebruges auront lieu les 12, 13 et 14 juillet de 10 à 18 heures.

Cette année également, il y aura un grand choix d'activités où jeunes et vieux pourront s'éclater.

L'attraction la plus suivie est évidemment la "Porte ouverte", de 10.00 à 12.00 et de 13.30 à 17.00 heures, des bâtiments en visite.



Se sont déjà engagés cette année:

BE Belgique	F910 WIELINGEN
	F911 WESTDIEP
	A960 GODETIA
	M923 NARCIS

Parmi les diverses démonstrations et expositions, à ne pas manquer, les interprétations de la Musique de la Marine et l'Harmonie du Corps des Cadets de la Marine.

Pour ceux qui se sentent le pied marin, des excursions au port sont prévues à bord des Zeemeeuw et Spin.

Espérons un soleil radieux qui ne peut nuire aux organisateurs.

Royale gift

Op 7 maart ll. had in Brugge - St. Kruis een cheque overhandiging plaats vanwege de Vlaamse Maritieme Ruilvereniging aan het fonds van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Het was de voorzitter Leo Van Ginderen, in bijzijn van zijn penningmeester Eddy Van Herck en Hoofdredacteur Chris Delgoffe, die de gift van 20.000,-BEF overhandigde aan de Vice-Voorzitter KTZ Wouters.

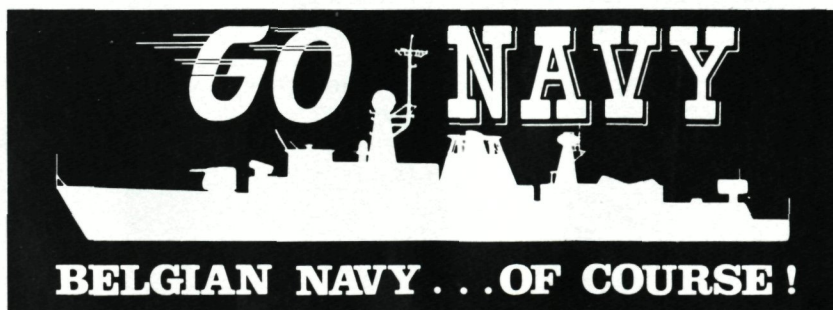
De Vlaamse Maritieme Ruilvereniging maakte tevens van de gelegenheid gebruik om hun tweede uitgave van hun fotoboek over de Marine voor te stellen.



v.l.n.r. Dhr. Eddy Van Herck, Leo Van Ginderen, Chris Delgoffe, Jules Wouters en Willy Bosteels.

**ZELFKLEVER
AUTOCOLLANT**

25,-BEF
Portkosten 17,-BEF
Frais d'envoi 17,-BEF



Overhandiging gift Vlootdagen '96

Op 14 maart ll. had in de Marinebasis van Zeebrugge de eerste vergadering van het Organisatiecomité Vlootdagen '97 plaats.

De voorzitter van het Comité, CPF J.P. Hosdain nam van de gelegenheid te baat om officieel de bijdrage van het fonds voor Hulpbetoon in de Marine over te maken.

Het was de KTZ J. Wouters welke in naam van de Voorzitter, Stafchef van de Marine, de symbolische cheque van 200.000 frank in ontvangst mocht nemen.

Deze royale bijdrage, die integraal ten goede komt aan het hulpfonds is eens te meer een onderlijning van het begrip solidariteit onder het Marinepersoneel.



Afsluiten Galabal '97

Op 17 maart ll. had in de Mess Officiëren te Oostende een receptie plaats dit als afsluiter van het Galabal '97 en tevens bedanking voor alle medewerkers aan dit evenement.

In zijn toespraak maakte de voorzitter voor Hulpbetoon in de Marine, Divisieadmiraal Verhulst, de resultaten van het Galabal bekend.

Buiten het representatief karakter is het Galabal immers de voornaamste bron van inkomsten voor de vereniging.

Een speciaal woord van dank ging naar de KTZ Wouters die met de organisatie van dit 30e Galabal aan zijn laatste toe was vermits hij in de loop van '97 op rust gaat.



Mevrouw Wouters, verantwoordelijke voor de tombola, werd door de voorzitter in de bloemen gezet voor de jarenlange trouwe medewerking.

Er werd alvast afspraak gemaakt voor het komende galabal dat normaal zal doorgaan in het Casino te Oostende op 6 februari '98.



M 920 IRIS wordt M 651 VERSEAU

Ongeveer twee jaar terug werd beslist 3 CMT's te verkopen. Het waren de Diantus, Fuchsia en Iris welke te koop aangeboden werden. Uiteindelijk was het de Franse Marine die besliste de 3 CMT's in haar vloot te nemen.

De Iris was als eerste van de drie tripartitemijnenjagers welke aan de Franse Marine overgedragen werd.

De plechtigheid greep plaats in de Marinebasis van Zeebrugge op 19 maart '97.



Zaalvoetbal Paastornooi

Zaterdag 29 maart 11. werd het eerste zaalvoetbaltornooi georganiseerd door de verkeerpost Aalter.

De wedstrijden grepen plaats in de sporthal van Gistel. Acht deelnemende ploegen waaronder een ploeg van de Marine: de Marine vervoerdienst beter gekend als de Transport. Deze werden ingedeeld in de eerste reeks samen met de Politie Bredene, Verkeerpost Aalter en de Rijkswacht Gistel.

In de andere reeks bevonden zich de post Gistel, politie Oostende, Focus regionale TV en de Verkeerpost Gentbrugge.

De ploeg van de Marine startte met een schitterende overwinning tegen de Rijkswacht van Gistel. De tweede wedstrijd werd nipt verloren tegen de Bredense pakemannen.

Een verdiend gelijkspel tegen het organiserende team uit Aalter bezorgde de Marine Vervoerdienst een plaats in de kleine finale tegen Post Gistel. De marineboys verdedigden zich met hand en tand doch moesten het onderspit delven tegen een te sterke tegenstander.

Het prachtig geslaagd tornooi werd uiteindelijk gewonnen door de ploeg van de Oostendse politie die hun collega's uit Bredene de das omdeden.

Onze marineploeg haalde uiteindelijk een verdienstelijke vierde plaats met volgende spelers: MTR Peter Kenens, 1MR Rudy Eneman, 1MT Franky Devriendt, 1MR Edwin Lestabel, Bjerg Bentein, Nico Carette, Steven Verburgh en Stef Vlaemynck.

Football en salle, tournoi de Pâques

Le samedi 29 mars était organisé le premier tournoi de football en salle, par le "Poste de trafic" de Aalter (Gendarmerie).

Le tournoi eut lieu au complexe sportif de Gistel.

Huit équipes participent parmi lesquelles une équipe de la Marine, le service du transport. Dans la première série se retrouvaient le Transport, la Police de Bredene, le Poste de trafic de Aalter et la Gendarmerie de Gistel.

Dans la seconde, le Poste de Gistel, la Police d'Ostende, TV Focus et le centre de trafic de Gentbrugge.

L'équipe de la Marine débutait avec une superbe victoire contre la Gendarmerie de Gistel. Le second match était perdu de justesse contre la Police de Bredene.

Un match nul contre l'équipe organisatrice de Aalter plaçait l'équipe de la Marine en finale contre l'équipe du Poste de Gistel.

Notre équipe se défendit avec becs et ongles mais perdait le combat contre un adversaire trop fort.

Ce tournoi, très réussi, fut finalement gagné par la Police d'Ostende qui défirent leurs collègues de Bredene.

Le Transport de la Marine arriva finalement en 4e place avec les joueurs suivants: MTR Peter Kenens, 1MR Rudy Eneman, 1MT Franky Devriendt, 1MR Edwin Lestabel, Bjerg Bentein, Nico Carette, Steven Verburg et Stef Vlaemynck.

Bezoek "Anciens" van de De Brouwer aan Zeebrugge

Op 23 april ll. had in de Marinebasis Zeebrugge het bezoek plaats van de Oudgedienden van de M904 De Brouwer.

Onder begeleiding van organisator Claude Dewasme en de KTZ(b.d.) T. Nevens werd het gezelschap rondgeleid in de Marinebasis door de IRP diensten. Op het programma stond een bezoek aan de scheepslift, een rondleiding aan boord van de Wielingen en tenslotte een havenrondvaart met de Valcke. Het bezoek werd afgerond met een uitstekende maaltijd in de Mess.



Voor het gezelschap was deze gelegenheid niet enkel een uitstekend moment om de vriendschapsbanden wat nauwer aan te halen maar ook een terugdenken aan de goede oude tijd vol van sterke verhalen.

Door de organisatoren werd alvast afspraak gemaakt voor de jaarlijkse traditionele bijeenkomst in het Koninginnenhof te Oostende, dit in de maand september.

Alle oudgedienden kunnen kontakt nemen met Claude Dewasme, Rue du Beau Site 6, 7540 Kain - Tel. 069/21.35.91.

La Base Navale de Zeebrugge visitée par les anciens du "De Brouwer"

Annuellement les anciens membres de l'équipage de l'Algérine "De Brouwer" M904 de la Force Navale Belge se réunissent à Ostende pour un banquet retrouvailles très convivial.

La très longue mission océanographique Africaine du M904 débuta le 12 avril 1955, le retour ne s'effectuant que le 2 novembre soit 6 mois et 20 jours plus tard.

Cette année, une visite de la base navale de Zeebrugge était aussi programmée avec notamment les visites de l'ascenseur pour navires de guerre, de la Frégate Wielingen qui participa aux opérations dans le golfe ara-

bo-Persique en 1995-96, la visite du port à bord du Valcke et un excellent repas servi au mess à la mi-journée.

Cette excursion était organisée par un ancien du bord Claude Dewasme de Kain (Tournai), avec l'efficace collaboration d'un autre ancien du M904 le Capitaine de Vaisseau (e.r.) T. Nevens.

Le prochain banquet des retrouvailles aura lieu à Ostende en septembre; les anciens des voyages Africains du "De Brouwer" qui souhaitent y participer sont priés de contacter sans retard l'organisateur Claude Dewasme, rue du Beau Site 6, 7540 - Kain. Tel. 069/21.35.91.



Koninginnedag in Eguermin

Ter gelegenheid van Nederlands Koninginnedag werd op 29 april 11 door Eguermin te Oostende een plechtigheid georganiseerd.

In bijzijn van het personeel werd een gelegenheidsrede gehouden door de Commandant van het Nederlands detachement, Directeur KTZ J.J. VAN ITERSON.

Deze gelegenheid werd benut voor het uitreiken van eervolle onderscheidingen.

- Het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde : KVK Van Den Haute
- La Croix de Chevalier de l'Ordre de Leopold II : 1MC Grumiaux

- De Gouden Palmen in de Kroonorde : 1MC Grenson
- De Gouden Medaille in de Orde van Leopold II : 1MC Mortier
- Militair Ereteken van Tweede Klas : MTR Deceuninck
- Zilveren Medaille in de Orde van Leopold II : KMT Heinen

De plechtigheid werd afgesloten met een dronk op het Nederlands Koningshuis en een receptie voor de genodigden.



Afsluiten tentoonstelling Jubelpark

Op 30 april jl., ter gelegenheid van een diner in het Kwartier Koningin Elisabeth te Evere, nam de sectie ZS-IRP, informatie en publieke relaties in de Marine afscheid van Fregatkapitein (R) E. Noe. Korvetkapitein L. Delprat bedankte Fregatkapitein Noe en de groep vrijwilligers voor de medewerking aan de organisatie van de tentoonstelling "De Marine: Gisteren, vandaag en morgen", die plaatsvond in het Koninklijk Legermuseum te Brussel van 21 november '96 tot 17 april '97.

Expo Cinquantenaire

Le 30 avril 1997, à l'occasion d'un dîner au Quartier Reine Elisabeth, à Evere, la section Information et Relations publiques de la Marine (ZS-IRP) a remercié le FKP (R) E. Noe et toute son équipe de volontaires pour leur participation à l'organisation de l'Exposition "La Marine: Hier, aujourd'hui et demain", qui s'est déroulée du 21 novembre 1996 au 17 avril 1997 au Cinquantenaire à Bruxelles.



Deze prestigieuze tentoonstelling, welke als één van de topevenementen van de viering 50 jaar Marine mag beschouwd worden, kreeg niet minder dan 40.000 bezoekers over de vloer.

Voor FKP Noe en zijn equipe nogmaals "Well done".

Cette exposition a vu défiler près de 40.000 visiteurs et fut un des événements majeurs organisés par la Marine pour fêter ses 50 ans.

Encore bravo à tous.

MAGNEET: 25,-BEF +17,-BEF portkosten

AIMANT: 25,-BEF + 17,-BEF frais d'envoi



Wagenpark Marine in het nieuw

In het voorjaar '97 werd het wagenpark van de Marine grondig vernieuwd. De groep "GERIJ" mocht reeds de volgende nieuwe voertuigen in ontvangst nemen:

- zes Opel ASTRA personenwagen
- één Opel OMEGA
- één aanhangwagen 20 voet geleverd door de firma TURBO'S HOET
- twee vrachtwagens MERCEDES 814 ten bate van de dienst Verzendingen
- een hoogtewerker en heftruck STILL
- zes MERCEDES Sprinter 308 bestelwagens
- een luxe autocar aangepast aan de modernste technieken.

Renouvellement du "Parc Automobile" de la Marine

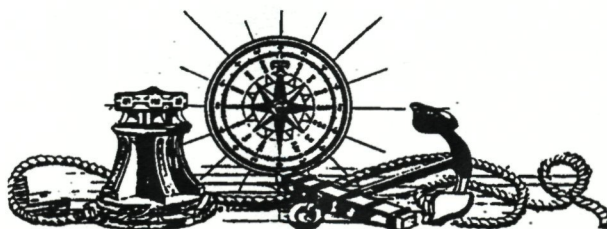
Au début de 97, le "Parc Automobile" de la Marine fut renouvelé en grand. Le groupe "Charroi" a pu déjà réceptionner les véhicules flamboyants suivants:

- six Opel ASTRA pour transport de personnes
- une Opel OMEGA
- une remorque de pieds livrée par la firme "TURBO'S HOET"
- deux camions MERCEDES 814 pour le service expédition
- un engin de levage STILL
- six MERCEDES Sprinter 308, fourgonnettes
- un luxueux autocar équipé des techniques des plus modernes.



Op foto ziet u 1LV LESEINE van de groep Gerij samen met zijn medewerkers en de vertegenwoordigers van MERCEDES BELGIUM, bij het in ontvangst nemen van de gloednieuwe SPRINTERS.

Sur la photo, à remarquer le 1LV LESEINE du groupe "Charroi" avec ses collaborateurs et les représentants de MERCEDES BELGIUM, à la réception des SPRINTERS flamboyants.



Gift van de VVV Donkmeer

Dhr. Lucien Spiessens van de VVV Donkmeer te Berlare, tevens organisator van de Waterfeesten van Vlaanderen Donkmeer, heeft een cheque ter waarde van 20.000 BEF overhandigd aan de CPC L. Delprat, dit als gift voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Un don du VVV Donkmeer

Mr Lucien Spiessens du VVV Donkmeer à Berlare, qui organise les "Waterfeesten van Vlaanderen", a remis un chèque de 20.000 FB au CPC L. Delprat, ZS-IRP, à l'ordre du "Fonds d'Entraide de la Force Navale" afin de remercier la Marine pour sa participation au succès de la manifestation en 1996



Dit gebaar was een bedanking voor de medewerking van de Marine en het succes van de Waterfeesten '96. Dit jaar zullen de waterfeesten opnieuw plaatsgrijpen op zondag 3 augustus de Berlare - Overmere Donk.

La Marine était présente avec une Alouette III et a balisé l'espace réservé au championnat de ski nautique, auxquels ont participé les Forces Armées. Cette année, les "Waterfeesten van Vlaanderen" auront lieu le dimanche 3 août à Berlare.



Bevelsoverdracht Lobelia

Op maandag 12 mei '97 werd het bevel over de Lobelia overgegeven. Gedurende de plechtigheid op de kade van de Marinebasis te Zeebrugge nam KVK Pynoo afscheid van zijn bemanning. Het commando werd overgenomen door LDV Claus.

Remise de Commandement à bord du Lobelia

Le lundi 12 mai '97 eu lieu la remise de Commandement sur le Lobelia. Pendant la cérémonie à Zeebrugge, le KVK Pynoo prit congé de son équipage. Le commandement a été repris par le LDV Claus.



DAMESSJAAL "BELGIAN NAVY" FOULARD POUR DAMES "BELGIAN NAVY"

Damessjaal met geometrische tekening in de kleuren blauw, wit en geel.

Foulard pour dames au dessin géométrique dans les tons bleu, blanc et jaune

Prijs: 500,- BEF +36,- BEF portkosten

Prix: 500,- BEF +36,- BEF frais d'envoi

Met rust

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



KVK E. POLFLIET

Mise à la pension

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâîtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



QMC R. COLLART

1LV R. CLERCKX
1MP J. MAHIEU
1MC C. BULTOT

MTC R. DE NEEF
KMC G. CAUFRIEZ

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:

1MC(b.d.) A. VERVIER
KMT(b.d.) A. LAUWERS

Bevelsoverdracht Comlognav

Op 25 april jl. had in de Marinebasis van Zeebrugge de plechtige bevelsoverdracht plaats van het Commando Logistiek van de Marine.

Gepaard gaande met een uitgebreid programma gaf de KTZ J. Wouters het Commando over aan zijn opvolger KTZ Ir. L. Vermaere.

De Stafchef van de Marine Divisie-admiraal M. Verhulst zat de plechtigheid voor. Na de aankomst van de genodigden, waaronder tal van hoogwaardigheidsbekleders, ving de plechtigheid aan met de eedaflegging door de 2VZ Schallier. Zoals gebruikelijk volgde na de eedaflegging de uitreiking van eervolle onderscheidingen.

Kruis van Officier in de Kroonorde:

1LZ A. LESEINE

Kruis van Ridder in de Leopoldsorde:

1LZ M. BENTEIN

Kruis van Ridder in de Kroonorde:

1MC R. GUNST

1MC R. THEYS

Kruis van Ridder in de orde Leopold II:

1MC W. DEPINOIS

MTC J.P. STOQUART

Gouden Palmen in de Kroonorde:

1MC P. DICKX

Gouden Medaille in de Orde Leopold II:

1MC D. DE MEY KMC R.

VANBESIEN

Zilveren Medaille in de Orde

Leopold II: KMT G. DEPUYDT

De uitreiking van eretekens werd opgevolgd door de toespraak van de uitredende Commandant KTZ J. Wouters, waarvan hierbij de integrale tekst.



Mijnheer de Eerste Voorzitter van het Arbeidshof, Admiraal, Generaals, Mijnheer de Burgemeester van Oostende, dames en heren, collega's, beste vrienden, wanneer jullie vandaag zo talrijk opgekomen zijn om deze plechtigheid bij te wonen, dan is dat voor mij een zeer grote eer en een waar genoegen.

Je veux remercier spécialement l'Amiral Verhulst d'avoir accepté la présidence de cette cérémonie.

Toen ik vier jaar geleden het Commando van de Logistiek overnam, stonden we voor enorme uitdagingen en ik zei toen tegen mijn personeel op het feest van St. Barbara en St. Elooi: jullie moeten niet achterom kijken maar naar de toekomst. Op het punt waar ik vandaag sta, moet ik niet meer naar de toekomst van de Marine kijken maar is het de hoogste tijd om de Marine en enkele mensen te bedanken.

Tout d'abord je voudrais remercier la Marine pour les formations que j'ai pu suivre. J'ai commencé d'abord ma carrière dans la Marine à l'école navale de la Marine Nationale à Lanvéoc Poulmic près de Brest. Cette formation fût clôturée par un voyage autour du monde à bord du navire école le porte-hélicoptères Jeanne d'Arc. Merci Force Navale.



Ik wil niet vergeten al die andere vormingen, waarvan de meeste in het buitenland NATO Gunnery course in Portsmouth, Naval Staff college in Greenwich, Staffbrevet in Brussel, Seminaries over totale Kwaliteit, zowel in België als in de Verenigde Staten. En dan de functies op zee, ik heb 13 jaar mogen varen en ik heb het commando mogen voeren aan boord van alle soorten kustmijnenvegers, omgebouwde zoals de Mechelen, of de Veurne, met lage of kort CIC, zoals de Spa of de Nieuwpoort. Ik heb aan boord van de fregatten mogen dienen, als artillerie officier, als tweede commandant en als commandant. Ik wil al de bemanningsleden die ik ooit gehad heb bedanken voor de fantastische medewerking, zij hebben bijgedragen aan de mooiste jaren van mijn leven.

Les postes à terre n'étaient pas si nombreux. Ma famille et moi nous avons pu séjourner pendant quatre années à Den Helder et là j'ai examiné le logiciel opérationnel de nos frégates afin de pouvoir expliquer l'utilisation de ce logiciel aux premières équipes de notre marine qui allaient armer les centres Ops de nos frégates. Après tous mes postes à terre à l'exception du dernier se situaient à Evere à l'état major de la Marine ou chez JS. Le Plan Moyen Terme des forces armées m'appela et me voila chez JSPL et après la restructuration chez JSM-NAD. Habitant Oostende et travaillant à l'état-major général n'était pas facile mais les sujets traités et les informations dont on disposait récompensaient les longues journées. Finalement j'ai survécu six ans aux sixième aussi grâce à certains collaborateurs précieux n'est-ce pas Lucien Pillipiw. Merci à tous.

Alvorens ik mij tot mijn huidige bemanning richt, is het de hoogste tijd om twee personen in de bloemetjes te zetten. Eerst en vooral mijn moeder. Dank U wel moeder voor het vertrouwen dat je in mij had en voor de fierheid die je had over mijn keuze. Mijn moeder ging in 1965 met mijn vader naar Antwerpen naar de cinema, want ze had horen zeggen dat de aankomst van de Jeanne d'Arc in Sydney in het filmnieuws te zien was, in die tijd gaf men voor de film de nieuwsberichten. Ze hoopte mij in dat nieuwsfragment te kunnen opmerken.

Moeder, hopelijk kunnen deze bloemen iets goed maken voor de ongerustheid gedurende de lange afwezigheden en het geduld voor het lange wachten op de te weinig brieven. En dan mijn echtgenote Chris, omdat je altijd achter mij stond en altijd klaar was wanneer ik je nodig had en je had het zelf toch niet gemakkelijk; mijn lange werkdagen in Brussel, de schepen waarop ik diende, Kamina, Mechelen, Fregatten, waren toch ook diegene die het langst afwezig waren. Chris, sorry voor het weinig naar huis komen, ik was zelfs niet aanwezig bij de geboorte van onze eerste zoon, voor het te laat thuis komen, dikwijls door de dienst maar ook soms zonder de dienst en voor al de bloemen, die ik vergeten ben te geven wil ik U nu deze ruiker geven, bedankt voor alles.

Beste vrienden, ik wil toch even achterom kijken naar de laatste vier jaar. Ik moet toegeven dat ik toe kwam met gemengde gevoelens. Ik kende Comlognav niet. Een bemanning bestaande uit militairen, burgerambtenaren en Maritec, allemaal met verschillende statuten die niet altijd in vrede samenleefden, en bovendien enkele enorme uitdagingen, die niet evident waren. De afschaffing van de legerdienst en de reorganisatie die daaruit voortvloeide, de verhuis van Oostende naar Zeebrugge, de invoering van ILIAS en de invoering van totale kwaliteit. Maar ik heb zeer vlug kunnen vaststellen dat er gemotiveerde groepen aan het werk waren in Comlognav, en "ten dienste van de vloot" was en is geen loze kreet binnen ons bedrijf. Ik heb ook zeer spoedig op een gezonde medewerking kunnen rekenen en daardoor hebben we samen toch een heel eind van de weg kunnen afleggen. We zijn niet aan het einde gekomen maar er moeten toch nog uitdagingen voor mijn opvolger overblijven. We zijn er toch in geslaagd om alle directies en alle soorten personeel dichter bij elkaar te brengen zodat ze dezelfde taal beginnen spreken en er minder misverstanden zijn dan voorheen. We hebben ook al een gedeelte van de verhuis kunnen realiseren en ik hoop dat tegen de maand september iedereen die hier moet zijn zich in Zeebrugge zal bevinden. ILIAS zou tegen eind volgende maand moeten draaien en we zijn er ongeveer klaar voor. De meeste opleidingen zijn gegeven, de databases zijn voor zover mogelijk opgevuld en de hardware niet volledig maar toch in zoverre geleverd dat we kunnen starten. De TQL staat nog steeds op stapel maar het raderwerk begint te draaien.

Ik wil iedereen van jullie bedanken voor de energie die jullie in Comlognav hebben gestoken om die uitdagingen aan te kunnen en ze in die mate te realiseren dat we niet beschaamd moeten zijn over de plaats waar we nu staan, want wat er nog te doen valt om het grootste deel te realiseren valt buiten de bevoegdheid. Gebouwen die niet klaar zijn, netwerken die niet gerealiseerd zijn, software die niet is geleverd enz.

Par dessus les défis mentionnés est venu se greffer le défi de la vente des CMT à la France. La remise en ordre de l'Iris n'a pas toujours été facile et nous avons eu besoin de tout le temps qui nous était imparti mais la date de la livraison a été respectée. J'entends que l'expérience acquise fait avancer le Fuchsia plus vite. Je tiens à vous féliciter du travail accompli.

Voor de mensen van Maritec hoop ik dat er zeer vlug klaarheid mag komen in het dossier voor de hernieuwing van het contract. We hadden vier maand voorsprong op het schema van vijf jaar geleden, maar men is bezig met er duchtig aan te knabbelen. Ik ben er echter van overtuigd dat alles op zijn pootjes zal vallen. De Marine kan niet zonder jullie. Ik wil jullie nog zeggen dat ik blij ben met mijn opvolger want ik ben ervan overtuigd dat de Logistiek in zeer bekwame handen rust.

Voor mijzelf heb ik nog een vrome wens. Ik zou willen dat ik nog dikwijls naar de investituur mag komen van mijn opvolgers. Dat hangt natuurlijk gedeeltelijk van mijzelf af.

Ik moet gezond blijven en komen wanneer ik uitgenodigd wordt, maar met de toestand en de evolutie van de maritieme sector in ons landje weet men maar nooit. We hebben geen koopvaardij meer, we hebben geen RMT meer, de vissersvloot is op het laagste punt sinds haar bestaan. Het aantal schepen binnen de Marine is ook op een dieptepunt aanbeland, we hebben geen scheepsbouwwerf meer voor schepen boven de duizend ton; buiten Comlognav is er nog maar één grote scheepshersteller.

Blijkbaar zijn er ook te weinig plaatsen in de havens want de ferry's van de RMT moeten in afwachting van verkoop naar Duinkerke. Hopelijk zijn dit allemaal geen tekens aan de wand en kan ik nog lang naar de investituur van mijn opvolgers komen. Dank U wel."

KTZ J. WOUTERS

De plechtigheid werd afgesloten met de investituur van de intredende Commandant KTZ Ir. L. Vermaere, uitgesproken door de Stafchef van de Marine.

Traditiegetrouw was de erewijn de echte afsluiter.



**Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad...
Met dit kenteken van de Marine mag U
in ieder geval gezien worden.**

Prijs: 250,-BEF + 36,-BEF portkosten.

**La fierté n'est pas un vice...
En tout cas, vous pouvez vous montrer
avec ce badge de la Marine.**

Prix: 250,-BEF + 36,-BEF frais d'envoi.

Stroombank 1997

De jaarlijkse competitie "Stroombank '97" met als inzet de beker Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck, werd voor de 28ste maal ingericht in de Zeilschool van de Marine onder leiding van de Commando Instructie van de Marine.

Commandant Lepeire werd belast als Voorzitter en wedstrijdjury om de wedstrijd in goede banen te leiden. De wedstrijd vond plaats van 12 t.e.m. 16 mei.

Voor de 1ste maal was er een deelname zeilploeg van de Luchtmacht en de Landmacht. Dit in samenspraak met Kapitein R. Van Pelt en mits goedkeuring van BLS.

Deelnemende ploegen:

- Marine Zeebrugge
- Marine Brugge - Oostende
- Masters (oudgedienden van de Marine)
- Militaire zeilploeg Luchtmacht
- Militaire zeilploeg Landmacht

De eerste dag vond het roeien met Sodipa (sloepen 6m20) plaats op de Spuijkomp te Oostende. Een zonnige dag met een stevige bries. De af te leggen afstand bedroeg ongeveer 1 mijl. In de eerste en tweede manche werd er op tijd geroeid. Dit resultaat moest de finale bepalen; Het zag er naar uit dat de finale tussen de Marine Brugge (Oostende) en de Marine Zeebrugge zeer spannend ging worden. Maar reeds in het begin van de wedstrijd verloor een bemanningslid van Brugge zijn roei-riem en was voor hen de finale verloren.

Op 13 en 14 mei werd er gezeild met de Walvissloepen op zee voor Nieuwpoort. De zeesleper "Valcke" fungeerde als startboot. De weersomstandigheden vielen goed mee, toch bleef een protest van de Mas-



ters tegen de Landmacht niet uit. De militaire zeilploeg van de Luchtmacht zeilde de eerste dag als de beste maar ondervonden de tweede dag toch concurrentie van de Marine Zeebrugge en de Landmacht. Toch ging de zege op Walvissloep door hun fantastische prestatie van de eerste dag naar de Luchtmacht.

De vierde dag konden de deelnemers hun kunnen tonen op de Spuijkomp te Oostende op "420" en caravelle. De wind was ons goed gezind (5 Beaufort). Dit gaf ons een spannende wedstrijd waarbij in caravelle,

de Marine Brugge de bovenhand haalde. Op "420" waren de Masters de te kloppen ploeg, daar zij de vorige jaren de zege steeds in de wacht sleepten. Dit jaar was dit niet anders maar zij werden dicht op de hiel gezeten door de Marine Zeebrugge en de Luchtmacht.

De vijfde dag werd het zwembad van Zeebrugge klaargemaakt om een primeur in de stroombank competitie uit te voeren. Dit was een proef met een reddingsvlot. Dit luik bestond uit het zo vlug mogelijk bereiken van het vlot en de volledige bemanning aan



Wedstrijdorganisatie :

v.l.n.r. Commandant Daniël Lepeire, 1MR Ronny Coquet en KMT Arlette Reynaert

boord te hijsen. Als afsluitende opdracht van de Stroombank '97 kwam het zwemmen aan de beurt (aflossingswedstrijd 4 x 50 meter + 1 x 100 meter). De winnaar van de laatste dag bleek de Marine Brugge te zijn.

De vrijdagnamiddag werden alle deelnemers en genodigden verwacht voor de bekeruitreiking te Oostende. Na een uiteenzetting over het verloop van de ganse competitie en een dankwoord aan W.S.K. Luchtmacht en V.V.W. Oostende Spuikom voor gebruik van infrastructuur en medewerking, werden de respectievelijke bekens uitgereikt door FKP J. Vandenbergh.

Uiteindelijk scoorde de ploeg van de Marine Zeebrugge het best en kreeg de wisselbeker 1997 voor de tweede opeenvolgende keer in handen.

Sergeant Guy Verbanck (Luchtmacht) mocht een beker ontvangen van de Landelijke Bond Watersportverenigingen in België door Dhr. Filip Ramont, secretaris generaal L.B.W.B., voor zijn uitmuntend zeemanschap, zeiltechniek en sportiviteit, waarna werd afgesloten met een receptie.

A. Reynaert



De wisselbeker in handen van de Marineploeg Zeebrugge

Uitslag Stroombank 1997 per discipline

Roeien Sodipa:

- 1e plaats Marine Zeebrugge
- 2e plaats Marine Brugge
- 3e plaats Masters
- 4e plaats Mil. zeilploeg
Luchtmacht
- 5e plaats Mil. zeilploeg
Landmacht

Zeilen Walvissloop:

- 1e plaats Mil. zeilploeg
Luchtmacht
- 2e plaats Marine Zeebrugge
- 3e plaats Masters
- 4e plaats Mil. zeilploeg
Landmacht
- 5e plaats Marine Brugge

Zeilen Caravelle:

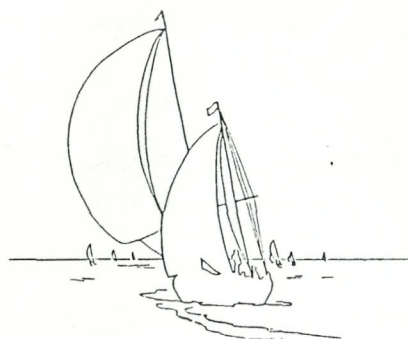
- 1e plaats Marine Brugge
- 2e plaats Marine Zeebrugge
- 3e plaats Masters & Mil.
zeilploeg Lucht
macht
- 4e plaats
- 5e plaats Mil. zeilploeg
Landmacht

Zeilen "420":

- 1e plaats Masters
- 2e plaats Mil. zeilploeg
Luchtmacht
- 3e plaats Marine Zeebrugge
- 4e plaats Mil. zeilploeg
Landmacht
- 5e plaats Marine Brugge

Zwemmen:

- 1e plaats Marine Brugge
- 2e plaats Marine Zeebrugge
- 3e plaats Mil. zeilploeg
Landmacht
- 4e plaats Mil. zeilploeg
Luchtmacht
- 5e plaats Masters



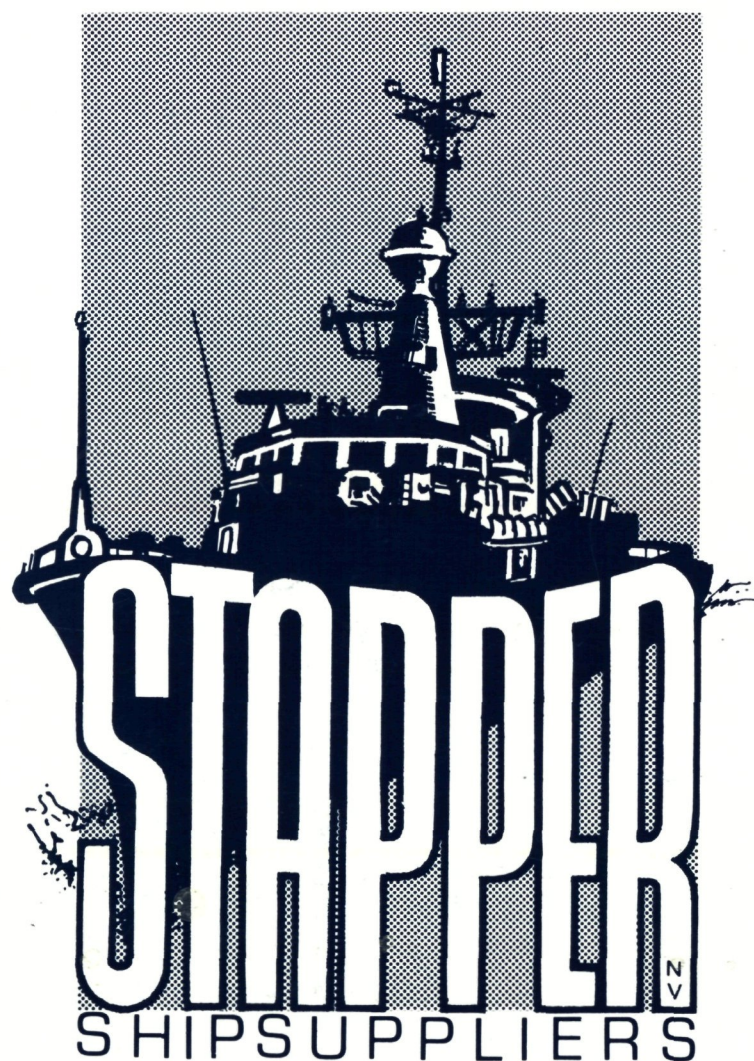
WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

- ABELOOS M. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 MIDDELKERKE
 ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 ARRIGHI D. - KRAAINEM
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BILLET G. - BRUGGE
 BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - CHAUMONT -
 GISTOUX
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - LIERDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHS B. - Eerste Meester Chef - BREDENE
 BOYDENS-WOUTERS - OOSTENDE
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BULCKER R. - TURNHOUT
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
 ERPS-KWERPS
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 CHOPRIX G. Lieutenant de Vaisseau - BRAINE-LE-
 CHATEAU
 COLLETTE J.-M. Maître Principal -
 OOSTENDE
 CORPS ROYAL DES CADETS - LIEGE
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE
 DE COSTER L. Premier Maître Chef (e.r.) - IZMIR
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. - OHAIN
 de HEMPTINNE E. Lieutenant de Vaisseau 1ère Cl. (Hre)
 - SERVILLE
 DE KIMPE E. - KRUIBEKE
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - BRUGGE
 DE KIMPE E. - KRUIBEKE
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE
 DELPRAT L. Capitaine de Corvette - BRAINE - LE
 CHATEAU
 DEPOORTER V. - HOEVENEN
 DESABLENS Premier Maître Chef (e.r.) - BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) - ANTWERPEN
 DE SMET G. - LEMBEEK
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DRAGER BELGIUM N.V. - WEMMEL
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
 OOSTENDE
 DUMONT-MAROTTE C. Vve. Capitaine de Vaisseau
 (e.r.) - ANHEE
 ENGELS E. - BRUGGE
 FRANCKX C. - BRUGGE
 GELDOF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 GRAUX P. - AUDERGHEM
 HANTON J.-M. - OOSTENDE
 HEILMAN CH. - OOSTENDE
 HELLEBAUT - AALST
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERTELEER W. Vice-Admiraal - OOSTENDE
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 OOSTENDE
 HYDEX NV - PUURS
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee (b.d.) - MORTSEL
 JANSSENS L. - DEURNE
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX A. - BRUXELLESLEVEAU P. Capitaine de
 Frégate (Hre) - LINKEBEEK
 LOUVRIER A. - LA HULPE
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINECLUB - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE
 MAXI-STOCK VIERSTRAETE - ICHTEGEM
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWER-
 PEN
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 MOENS H. - LEMBEEK
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 NAUDTS J. - OOSTAKKER
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PIERARD R. Commandant (Hre) - JAMBES
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POULLET E. Vice-Admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -
 HALTINNE
 QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitein (R) - OOSTENDE
 RAMAECKERS W. Eerste Meester Chef (b.d.) - GISTEL
 REMY F. - LANEFFE
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau -
 BRAINE-L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 ROYAL YACHT CLUB BRUXELLES - BRUXELLES
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -
 BRUGGE
 SEBRECHTS M. Lieutenant de Vaisseau -
 OOSTENDE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SOETENS Y. Capitaine de Corvette - OOSTENDE
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY - MALMEDY
 TAUBER G. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - TERVUREN
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIERES C. Commodore - BRAINE
 L'ALLEUD
 THISSEN J. - GENT

THYS R. - EDEGEM
TOREMANS G. - PELLENBERG
TRUSSART B. - BRUXELLES
VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.
Erefregatkapitein - DEURNE
VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -
BRUXELLES
VAN DE GINSTE J. - BRUGGE
VANDENBERGHE F. - MUIZEN
VAN DEN BULCK P. Korvetkapitein (R) -
ANTWERPEN
VANDENEYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) -
WILSKERKE
VANDENHOUWEELE L. - MIDDELKERKE
VAN DER BEKEN - BOUSSU
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES

VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - WITRY
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANT-
WERPEN
VANLERBERGHE G. Fregatkapitein - OOSTKAMP
VAN NECK Dirk - AALST
VERHULST L. - ANTWERPEN
VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
VERSCHULDEN C. - BRUXELLES
VITTONI V. - EUGIES
VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT
VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE
WARNAUTS P. Capitaine de Frégate - BRUGGE
WOUTERS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE

Afgesloten op datum van: 15 juni 1997
Clôturé à la date: 15 juin 1997



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 59 37